

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

DE LA

COMPÉTENCE DES TRIBUNAUX

DES GARES PRINCIPALES

POUR LES DEMANDES FORMÉES

CONTRE

LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue le lundi 2 juin 1919, à 3 heures

PAR

H. MARÉCHAL

Président : M. CARPENTIER

*Suffragants : { MM. PERCEROU, professeur.
— DEMOGUE, agrégé.*

PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU

ROUSSEAU ET C^{ie}

ÉDITEURS

14, RUE SOUFFLOT, 14

1919



Digitized by the Internet Archive
in 2026

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

DE LA

COMPÉTENCE DES TRIBUNAUX

DES GARES PRINCIPALES

POUR LES DEMANDES FORMÉES

CONTRE

LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue le lundi 2 juin 1919, à 3 heures

PAR

H. MARÉCHAL

Président : M. CARPENTIER

Suffragants : { MM. PERCEROU, *professeur.*
— DEMOGUE, *agrégé.*

PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU

ROUSSEAU ET C^{ie}

ÉDITEURS

14, RUE SOUFFLOT, 14

1919



INDEX BIBLIOGRAPHIQUE

Livres consultés

- Les grands recueils de jurisprudence.
Les répertoires de jurisprudence.
Les codes annotés.
Journal des Sociétés
Bulletin annoté des Chemins de fer.
Annales des Chemins de fer et Tramways.
Revue critique de législation et de jurisprudence.
Journal des Transports.
Planiol. — Traité élémentaire de droit civil.
Beudant. — Cours de droit civil français.
Baudry-Lacantinerie. — Traité élémentaire de droit civil.
Colin et Capitant. — Cours élémentaire de droit français.
Glasson, Golmet Daage et Tissier. — Précis théorique et pratique de procédure civile.
Garsonnet. — Traité théorique et pratique de procédure.
Thaller. — Traité élémentaire de droit commercial.
Pardessus. — Droit commercial.
Laurent. — Principe du droit civil.
Aucoc. — Conférence sur l'Administration et le droit administratif.
Lyon-Caen et Renault. — Traité de droit commercial.
Aubry et Rau. — Cours de droit civil français.
Demolombe. — Traité de la publication des lois et du domicile.
Bioche. — Compétence des tribunaux civils de première instance.
Orillard. — Traité de la compétence des tribunaux de commerce.

Baudry-Lacantinerie et Houques-Fourcade. — Traité de droit civil. Des personnes.

Baudry-Lacantinerie et Wahl. — Traité de droit civil. De la société.

Huc. — Commentaire théorique et pratique du droit civil.

Houpin. — Traité théorique et pratique des sociétés commerciales.

Carré. — Lois de la procédure.

Chauveaus-Carré.

Dutruc. — Supplément aux Lois de la procédure de Carré et Chauveau.

Ruben de Couder. — Dictionnaire, v^o Chemins de fer.

Verne de Bachelard. — De la responsabilité des Chemins de fer.

Duverdy. — Traité du contrat de transport par terre en général et spécialement par chemins de fer.

Picard. — Traité des Chemins de fer.

Sarrut. — Législation et jurisprudence des chemins de fer en exploitation.

Féraud-Giraud. — Code du transport des marchandises et des voyageurs par chemins de fer.

Vansteenberghé. — Les accidents des voyageurs et les droits des victimes.

Bézar-Falgas. — Le Contentieux des oppositions sur titres d'actions ou d'obligations.

Bédarride. — Des Chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises.

Lamé-Fleury. — Code annoté des chemins de fer en exploitation.

Carpentier et Maury. — Traité des chemins de fer.

Palaa. — Dictionnaire des chemins de fer.

Blanche. — Contentieux des Chemins de fer.

Gaston Piot. — De l'action en responsabilité contre les administrations et les Compagnies de Chemins de fer pour faute dans le transport des marchandises.

Wasselin. — Des accidents de personnes et la responsabilité du voiturier.

THÈSES

Roux. — De la compétence en matière de Chemins de fer. — Thèse, Bordeaux 1905.

Deynat. — Des transports par Chemins de fer en droit français. — Thèse, Paris 1880, t. VIII.

Labiche. — Règle de la compétence administrative et judiciaire en matière de Chemins de fer en droit français. — Thèse, Paris, 1877, t. XIX.

Féolde. — Des transports par Chemins de fer, voyageurs et marchandises. — Thèse, Paris 1890, t. VI.

Mazen. — Responsabilité civile des Compagnies de Chemins de fer dans les accidents de voyageurs. — Thèse, Paris, 1899, t. CI.

Miquel. — De la responsabilité des Compagnies de Chemins de fer dans le transport des marchandises en droit français. — Thèse, Paris 1880, t. XXI.

Jacqmin. — Des obligations et de la Responsabilité des Compagnies de Chemins de fer en matière de transports. — Thèse, Paris 1880, t. V.

De la Compétence des Tribunaux

des gares principales pour les demandes formées contre les Compagnies de Chemins de fer

INTRODUCTION

Au début du ^{xix}e siècle, le commerce et l'industrie étaient locaux, une seule personne les exerçait, ils étaient « individuels », et de rares commerçants, quelque peu aventureux, avaient créé des établissements succursales dans d'autres villes que celles où ils avaient leur résidence et le siège de leurs affaires. Les communications n'étaient pas faciles, les déplacements coûtaient fort chers, le prix des lettres était élevé. Enfin, on n'aimait pas voyager.

Les progrès industriels ont changé tout cela. Les voyages sont devenus rapides et peu coûteux. Le domaine livré à l'activité humaine dans le commerce et l'industrie s'est élargi, l'individu n'a plus suffi pour l'embrasser, c'est alors qu'apparut la puissance de l'association : seule par la quantité de capitaux qu'elle réunit, elle peut se lancer dans les plus vastes entreprises. De puissantes sociétés se créèrent qui monopolisèrent ou presque, on de vastes organisations l'industrie et le commerce, elles absorbèrent les antiques petites maisons de commerce.

Le législateur de 1806 n'avait pu prévoir ce développement considérable des sociétés, et il n'avait légiféré que pour le commerce et l'industrie de son temps : la loi n'est faite que pour le passé ou le présent, elle règle un état de fait ancien, elle ne pressent pas l'avenir.

C'est alors que se manifeste l'œuvre de la jurisprudence : elle cherche à appliquer aux faits nouveaux les vieilles formules ; si elles ne s'appliquent pas, elle crée des formules nouvelles qui semblent être la conséquence des formules anciennes, quand elles sont souvent les plus hardies des innovations que le parlement consacre quelquefois par des lois.

« En France, patrie élective de la loi claire et progressive, la jurisprudence, source antique et naturelle du droit, continue à couler sans bruit et si notre législation a évolué, c'est le plus souvent en s'engageant derrière elle sur le chemin peu à peu dessiné par la série concordante des décisions judiciaires » (1).

« La vie fait éclater les dogmes » a dit un homme politique. Rien n'est plus vrai, les dogmes comme les lois ne sont que la conséquence de l'expérience passée, la vie est ainsi faite que si le passé sert beaucoup pour la prévision de l'avenir il n'est que le passé mort ; seul le présent et le futur sont la vie : ce qui change et qui se renouvelle, aussi bien dans le domaine physique que dans le domaine moral.

« Mon code est perdu » s'écria Napoléon, en lisant le premier commentaire savant. Qu'eût-il dit en lisant certaine

(1) Jean Cruet, *La vie du Droit*, p. 50.

décision de la jurisprudence, qui s'écarte encore plus des textes, attirée qu'elle est par le cours des événements ?

Mais non, le code n'est pas perdu, il vit et cela est si vrai, qu'il se transforme, qu'il évolue, ce qui est la condition même de la vie. S'il était resté toujours pareil, il eut disparu mort. Il faut, au contraire, se féliciter de ce que la doctrine et la jurisprudence aient conservé, par leur intervention, quelquefois peu respectueuse des règles, à ce remarquable monument, sa gloire impérissable.

Tel a été, en matière de société, l'effet de la jurisprudence ; sur les principes rigides du code, elle a construit des théories nouvelles que des lois sanctionnèrent.

Elle a permis au tiers lésé par une société, établie dans différentes villes, d'assigner son adversaire devant le Tribunal d'une succursale, violant ainsi le principe qui décide que tout Français a un domicile unique, et qu'il ne peut, en matière personnelle tout au moins, être assigné que devant le tribunal de ce domicile. Aucun intérêt ne se trouve compromis : il est facile à une puissante société organisée de se défendre sur les points du territoire où elle possède déjà des représentants, et son adversaire peut ainsi, garder son procès près de lui, et surveiller plus facilement la défense de ses intérêts.

Une loi du 2 janvier 1902 sanctionna cette solution pour les Compagnies d'assurance. Elle a émis comme principe général que : « en matière de contrats d'assurance et de litiges auxquels ils donnent lieu, le défenseur serait assigné

devant la juridiction compétente dans le ressort de laquelle se trouve le domicile de l'assuré » (1).

Et comme disposition spéciale à l'instance relative à la fixation et au règlement des indemnités dûes, elle permet d'assigner « devant le tribunal de l'immeuble ou du meuble assuré, au cas d'assurance contre les risques les concernant, ou devant le tribunal du lieu de l'accident, s'il s'agit d'assurance contre les accidents de toute nature, dont sont victimes les personnes ou les animaux », (2)

Il faut féliciter le législateur d'avoir enfin, par une disposition logique, terminé les trop longues controverses de la jurisprudence.

Il est regrettable que, poursuivant sa réforme, il n'a pas daigné donner, en même temps, une solution analogue pour les autres sociétés.

La question reste entière, aussi complexe et aussi angoissante, surtout maintenant qu'à côté des Compagnies de chemins de fer qui rayonnent sur tout le territoire, les autres sociétés (sociétés de crédit, sociétés de commerce de toute nature), ont établi des succursales un peu partout. Elles traitent avec les particuliers sur tous les points où elles sont établies; obligera-t-on les clients lésés, ou même mécontents, de ne poursuivre leur adversaire qu'au siège social?. Quels inconvénients!. Il n'y aurait plus aucune garantie pour ces personnes, qui hésiteraient à procéder contre la société; celle-ci, cantonnée dans la forteresse

(1) Loi du 2 janvier 1902. Art. 1, 1^o.

(2) Même loi. Art. 1, 2^o.

presque inexpugnable de son siège social pourrait se livrer envers le public, à toutes sortes de vexations garanties, non pas par la loi, mais par une situation de fait plus forte que la loi elle-même.

La jurisprudence est intervenue, et a permis d'assigner ces sociétés devant les tribunaux de leurs succursales.

Ce travail a pour but d'étudier cette question de la compétence des tribunaux des succursales, spécialement pour les Compagnies de Chemins de fer, et de rechercher comment on fait application, à ces sociétés, des articles 2, 59 et 420 du code de procédure civile.

PREMIÈRE PARTIE

LA RÈGLE. — SON HISTOIRE ET SON FONDEMENT JURIDIQUE

La jurisprudence admet le principe suivant :

Les Compagnies de Chemins de fer peuvent être assignées devant les tribunaux de leurs gares principales considérées comme des succursales où la Compagnie a un domicile.

Cette règle ne s'est pas établie sans heurt, la jurisprudence a eu de nombreuses vicissitudes.

On examinera successivement :

- 1° Les principes du droit en la matière ;
 - 2° L'histoire de l'établissement de la règle ;
 - 3° Les essais de justification ;
 - 4° Son fondement juridique.
-

CHAPITRE PREMIER

DU DOMICILE, ET DE SON EFFET AU POINT DE VUE DE LA COMPÉTENCE DES TRIBUNAUX

En règle générale, le défenseur doit être assigné devant le tribunal de son domicile, « *Actor sequitur forum rei* » dit un ancien brocard ; sauf lorsqu'il y a des raisons particulières pour attribuer compétence à un tribunal plutôt qu'à un autre » (1).

Le domicile de toute personne, aux termes de l'art. 102 du code civil, est au lieu où elle a son « principal établissement ».

La question de savoir en quel lieu se trouve le domicile d'un individu, est une question de fait qui rentre dans le pouvoir souverain des juges du fond (2).

En général, il n'y a aucun doute, le domicile est *le lieu d'habitation* : la plupart des gens n'ont qu'une résidence. Si la personne habite alternativement dans plusieurs endroits, on prendra en considération *ses intérêts* : intérêts moraux.

(1) En matière réelle, le tribunal compétent est celui de la situation des biens ; art. 59 proc. civ. § 3 ; en matière de succession, l'action doit être engagée devant le tribunal du lieu où l'action est ouverte, art. 59, proc. civile § 6.

(2) Cass. 27 mai 1884. D., 84, 1, 437 ; S., 85, 1, 209 ; Cass. 20 nov. 1889 ; D., 90, 1, 171 ; S., 90. 1, 155 ; Cass., 21 nov. 1905 ; D., 1906, 1, 20 ; Cass., 15 mars 1909 ; D., 1909, 1, 395.

intérêts de famille, intérêts pécuniaires, exploitations commerciales, industrielles, etc... Mais la situation des biens ne doit entrer en ligne de compte que *subsidiairement*, quand l'habitation ne présente pas un caractère suffisant pour fixer le domicile.

On n'est pas sans domicile, la loi parle toujours du changement de domicile, c'est-à-dire du remplacement de l'ancien par un nouveau, jamais de la perte pure et simple du domicile. Toute personne a au moins un domicile, son domicile d'origine. Il faut remarquer, cependant, qu'il y a un état de fait puni par le code pénal (article 269) : ceux qui n'ont ni feu ni lieu sont en état de vagabondage, la loi en fait un délit.

Le domicile est *unique*. Ce principe a été établi par le Code civil : l'unité de domicile a été affirmée au Conseil d'Etat par Tronchet, au Tribunat par Malherbe, elle résulte des dispositions du code civil, quoiqu'aucun article ne la vise expressément. En effet, la définition de l'article 102 exclut toute pluralité : le texte parle de « principal établissement », qualification qui ne peut convenir qu'à un seul établissement. D'autre part, l'acquisition d'un nouveau domicile est présentée comme étant toujours le déplacement de l'ancien : il y a *changement* de domicile (1), *translation* du domicile (2), et non pas addition du second au premier. Enfin tous les articles du code et des lois sur les tutelles, sur les succes-

(1) Art. 183 Code civil.

(2) Art. 107 Code civil.

sions, sur les faillites, etc... supposent toujours que le domicile de chaque personne est unique..

L'unité de domicile est une création du code civil.

Ce n'était pas un principe romain (1).

La pluralité des domiciles était également admise dans l'ancien droit (2), ce qui avait son importance à cause de la multiplicité des coutumes qui se partageaient le territoire du Royaume.

On peut se demander si cette idée d'unité de domicile est bien logique et où peut se trouver domiciliée une personne qui réside une partie de l'année dans un endroit, une partie dans l'autre, surtout à notre époque où les exigences mondaines, lois plus suivies que les textes législatifs, obligent ceux qui font partie de certaines classes de la société, à résider une partie de l'année à la ville, à la mer, à la montagne, à la campagne. Où sera le domicile de ces personnes?. Et pourquoi sera-t-il ici plutôt que là!. C'est une question dont la solution dépend de l'arbitraire des juges. Il eut peut-être été préférable de laisser subsister la solution de l'ancien droit défendue par Malleville.

L'unité de domicile n'est pas un si grand principe que le code n'y ait parfois dérogé. En effet, l'art. 69 (1^o, 2^o, 3^o code de procédure civile), permet de délivrer les exploits adressés à l'Etat ou aux administrations publiques dans les bureaux

(1) *Labeo judicat, eum, qui pluribus locis ex æquo negocietur, nusquam domicilium habere ; quosdam autem dicere refert, pluribus locis eum incolam esse aut domicilium habere : quod verins est.* Livre L., titre I, loi 5. Voir également : loi § 2 ; Loi 27 § 2.

(2) Voir Merlin, Répertoire, v^o Domicile § 8.

de leur préposé sur les différents points du territoire, alors que le domicile de ces administrations, leur principal établissement est à Paris au siège de l'administration.

La jurisprudence permet aussi la poursuite des officiers ou des étudiants pour les fournitures courantes, qui leur sont faites, devant le tribunal de leur résidence.

Enfin, on voit des juristes éminents décider que, si une personne a dans deux villes des établissements d'égale importance, c'est elle qui souffre de l'équivoque et qui a intérêt à la dissiper (1).

N'est-ce pas dire qu'on peut avoir en fait plusieurs domiciles : si cette personne est assignée pour des actions personnelles différentes devant les tribunaux, et ne soulève pas l'incompétence pour l'une de ses résidences, elle se trouvera à avoir deux domiciles qui seront reconnus par le magistrat.

Cependant quoiqu'en pensent certains auteurs et malgré certaines décisions, il résulte des textes que le domicile est *unique*,

Or, le code de procédure (art. 2, 69 et 402) décide que, en matière personnelle, le défendeur sera cité ou assigné devant le tribunal de son domicile. Il n'y a qu'un tribunal compétent pour connaître de l'action, celui du domicile du défendeur.

Comment fera-t-on l'application de ce principe aux Compagnies de chemins de fer?

(1) Baudry-Lacantinerie et Houques-Fourcades, *Traité des personnes*, t. 1, n° 1014, p. 680.

CHAPITRE II

HISTOIRE DE LA RÈGLE

Les compagnies de chemins de fer sont des sociétés commerciales.

Les sociétés commerciales sont des personnes morales et les personnes morales ont tous les attributs des personnes réelles, notamment au point de vue du domicile.

Il faudra donc, pour déterminer le domicile de ces sociétés, suivre les règles admises par le code. Elles seront domiciliées au lieu de leur principal établissement (art. 102 code civil).

Cette opinion est confirmée par le code de commerce : il exige que tout failli fasse sa déclaration de cessation de paiement au greffe du tribunal de commerce *de son domicile* (art. 438, Code com. al. 1) ; et l'alinéa 2 du même article ajoute « qu'au cas de faillite d'une société en nom collectif, la déclaration sera faite au greffe du tribunal dans le ressort duquel se trouve le siège *du principal établissement* de cette société. »

Si la société a plusieurs établissements, comment déterminer l'établissement principal ? C'est très simple ! On ouvre les statuts constitutifs de la société, le siège social y

est indiqué, c'est là qu'est le domicile ; en effet, là se trouvent : le centre d'administration de la société, le personnel dirigeant (réunion du conseil d'administration, directeur, services centraux). Telle est la solution donnée par un arrêt de la Cour de Cassation du 4 mars 1845, intervenu entre la Compagnie des chemins de fer de Paris à Rouen et M. Duchemin, commissionnaire de roulage. (1).

Voici l'exposé de l'affaire :

Duchemin assignait, le 10 avril 1841, la Compagnie des chemins de fer devant le tribunal de commerce de Rouen pour actes de transport nuisibles à son industrie, et demandait des dommages intérêts,

La Compagnie opposait un déclinatoire, tiré de ce que son siège social était fixé à Paris aux termes de l'art. 3 de ses statuts, approuvés par ordonnance royale du 28 juin 1840, qu'elle y avait son domicile légal et n'était point justiciable du tribunal de Rouen.

Duchemin répondit qu'une société peut être assignée, d'après l'article 59, § 5 du code de procédure civile, *au lieu où elle était établie*, d'où il résultait que la Compagnie était valablement poursuivie dans tous les lieux où elle avait des établissements, et qu'il était constant que la Compagnie défenderesse avait à Rouen un établissement d'une importance matérielle au moins égale à celle de l'établissement de Paris ; que, par suite, le tribunal de commerce de Rouen était compétent pour connaître de l'action dirigée contre elle.

(1) D., 1846, 1, 208.

Le Tribunal de commerce de Rouen se déclara incompetent.

Duchemin fit appel, et la Cour rendit un arrêt infirmatif, renvoyant devant le même tribunal de commerce, composé d'autres juges ; elle motivait ainsi sa décision :

« Attendu que le préjudice, dont se plaint Duchemin, et qui forme la base de son action en dommages intérêts, lui a été causé à Rouen par le fait de l'établissement à Rouen de la Compagnie du chemin de fer.

Que la réunion en cette ville, au lieu dit « la gare » de hangars, salles d'attente et bureaux, nécessaires pour l'exploitation du transport des voyageurs et des marchandises, les ateliers en dépendant et le personnel nombreux préposé à l'entreprise, forme un établissement dont l'importance matérielle est l'égale ou supérieure à l'établissement de cette Compagnie à Paris ; que la fixation du siège de la société à Paris, par l'article 3 des statuts, n'est pas un obstacle à un établissement, en fait prévu, de cette société à Rouen. »

La Compagnie forma un pourvoi en règlement de juges.

Elle l'appuyait sur les motifs suivants :

L'article 69, 6° du code de procédure civile, applique aux sociétés le principe général posé dans l'article 59 du même code, d'après lequel, en matière personnelle, le défendeur doit être assigné devant le tribunal de son domicile ; or, d'après l'art. 69, 6°, les sociétés doivent être assignées en leur maison sociale. (1)

(1) On remarquera que l'art. 59 concerne le tribunal compétent pour

Lorsqu'il s'agit d'une société anonyme, le siège de la maison sociale est fixé d'une manière précise par ses statuts, ceux de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Rouen ont été positivement établis à Paris. C'est donc devant le tribunal de commerce de la Seine que cette Compagnie aurait dû être assignée. Contrairement à l'opinion de la Cour, il est évident que la formation de l'établissement de Rouen était un fait parfaitement prévu par les statuts, rédigés précisément pour un chemin de fer de Paris à Rouen. Par conséquent, on ne saurait y voir une modification quelconque de la fixation du domicile social à Paris, laquelle avait pour but de centraliser le jugement des contestations, qui pouvaient s'élever avec la Compagnie. L'arrêt attaqué, en jugeant le contraire, a donc violé l'article 59 du code de Procédure civile.

Duchemin répondait :

L'article 59 du code de procédure civile, dont l'article 69, 6° n'est qu'une application, ne dit pas que la société sera actionnée devant le juge du lieu où elle a son domicile, mais devant le juge du lieu « où elle est établie ». Or, il n'est pas douteux que, par ces dernières expressions, la loi a entendu désigner le lieu où la société fonctionne réellement, où elle a ses relations commerciales, où elle exerce son industrie, et non celui où elle a fixé plus ou moins arbitrairement son domicile social. Il est difficile de croire que le législateur eût voulu que les tiers, qui ont traité avec

connaître des actions, et que l'art. 69 concerne la délivrance des exploits.

la Société dans le lieu de son exploitation, fussent tenus, à leur grand préjudice et sans utilité pour cette Société, d'aller plaider avec elle dans la localité, peut être fort éloignée, où il lui aurait plu d'élire domicile. L'article 42 du code de commerce, démontre la vérité de cette distinction entre l'établissement commercial d'une société et son siège social, lorsqu'il exige que les actes constitutifs des sociétés soient publiés au lieu de cet établissement, et non pas à celui où peut être fixé le domicile social. La seule question était de savoir, dans l'espèce, si la Compagnie avait à Rouen, un établissement commercial ; il n'était nullement nécessaire de rechercher le lieu de son domicile. Or, c'est là un point de fait souverainement constaté par l'arrêt attaqué, et la règle de la compétence, qu'il en a conclue, applicable surtout aux chemins de fer, qui sont destinés à relier des points très éloignés, est conforme à la lettre, comme à l'esprit du code de procédure civile.

La Chambre des Requêtes, saisie du pourvoi et statuant en règlement de juges, renvoya les parties à se pourvoir devant le tribunal de commerce de la Seine. Voici les motifs de sa décision :

« Considérant que, quelle que soit l'importance de l'établissement commercial créé à Rouen par la Compagnie anonyme du chemin de fer de Paris à Rouen, il n'en est pas moins vrai, que c'est à Paris que les statuts de cette Compagnie ont fixé le siège social et le centre de son administration ; que c'est, dès lors, l'établissement de Paris qui est la maison sociale et le principal établissement, et que, d'après

les articles 59 et 69 du code de procédure civile, c'est devant les juges de Paris, lieu du domicile de la Compagnie qu'elle doit être assignée.

Que c'est à tort que l'on soutient qu'une société doit avoir autant de domiciles commerciaux qu'elle a d'établissements ; qu'une société est un être moral, dont la condition, sous le rapport du domicile, est déterminée par les articles 102 et suivants du code civil.

Qu'il est vrai que, lorsqu'une société de commerce a contracté des obligations, fait des livraisons de marchandises, promis d'effectuer des paiements dans les lieux autres que celui du siège commercial, l'action dirigée contre elle peut suivre le *forum contractus* plutôt que le *forum rei* conformément à l'art. 420 du code de procédure civile ; mais que ces circonstances ne se rencontrent pas dans l'espèce, et qu'il faut s'en tenir à la règle générale d'après laquelle le tribunal du domicile du défendeur est le tribunal naturellement compétent. »

Les sociétés, en particulier, les Compagnies de chemins de fer, ont donc un domicile à leur siège social, leur établissement principal, et ce domicile est *unique* (1).

Cette solution de la jurisprudence, qui a trouvé des défenseurs dans la doctrine (2), est logique et rigoureusement exacte, elle dérive des textes.

(1) Conférer : Cass., 15 janvier 1851, D., 51, 1, 27 ; Cass., 4 mai 1857 ; D., 57, 1, 401 ; Cass., 26 mai 1857, D., 57, 1, 246 ; Cass., 5 avril 1859, D., 59, 1, 147.

(2) Pardessus, *Droit commercial*, n° 1365 ; Bézard-Falgas, *Le contentieux des oppositions sur titres d'actions ou d'obligations*, p. 209.

Cependant une certaine réaction apparut. On se rendit compte des inconvénients de cette règle. Les sociétés ayant étendu des ramifications sur tout le territoire, on obligeait les plaideurs à comparaître devant un tribunal souvent très éloigné de leur domicile, il en résultait, pour eux, des frais coûteux et, par suite, une mauvaise administration de la justice : ce sont les arguments même de Duchemin devant la Cour de cassation dans l'affaire citée plus haut. On se trouva dans la nécessité d'étendre la compétence à d'autres tribunaux qu'à celui du siège social. Depuis longtemps déjà, cette nouvelle règle était admise pour les procès intentés aux Compagnies d'assurances, que la Chambre civile de la Cour décidait encore que les Compagnies de Chemins de fer ne pouvaient être assignées que devant le tribunal de leur siège social.

Malgré tout, il avait fallu faire quelques concessions. Il arrivait, en pratique, que le siège social de certaines Compagnies de chemins de fer, siège désigné dans les statuts, ne coïncidait pas avec le principal établissement d'exploitation. L'exemple le plus frappant, actuellement, est celui de la Compagnie des chemins de fer du Midi, dont le siège social est fixé à Paris alors qu'aucune de ses lignes n'y aboutit. Quelques compagnies secondaires sont également dans cette situation.

A l'origine des Chemins de fer, cet état de choses était fréquent. Beaucoup de Compagnies s'étaient créées pour la constitution de réseaux en province et n'aboutissant pas à Paris ; dans leur statuts elles avaient fixé leur siège social

dans la capitale. Dans la suite, toutes ces Compagnies se sont fusionnées : soit en 1857, soit enfin en 1883, lors de la création des sept grands réseaux.

Si l'on appliquait à ces Compagnies la jurisprudence de l'arrêt de la Chambre des Requêtes du 4 Mars 1845, on allait obliger les tiers à assigner les Compagnies, devant les tribunaux de la Seine, pour des faits qui se passaient très loin du siège social. La Cour de cassation, se rendant compte de l'inconvénient, décida, par un premier arrêt du 21 Février 1849 (Chemins de fer de Montpellier à Cette contre Noble) : « que la question à juger était de savoir où la Compagnie anonyme de Chemins de fer de Montpellier à Cette avait son domicile légal ; que ce n'est pas la déclaration faite par les statuts pour Paris à l'égard des associés, mais bien son principal établissement, qui constituait ce domicile à l'égard des tiers ; que, d'après les faits de la cause, le principal établissement de la Compagnie était Montpellier, et qu'en effet, c'est là qu'elle avait le centre de ses affaires commerciales ». (1)

Un arrêt de la Chambre civile de la même Cour du 14 Mars 1857 (2), développait les motifs ci-dessus, il déclarait même : « que si, aux termes de l'art. 69-6° du Code de procédure civile, les sociétés de commerce doivent être assignées en leur maison sociale, considérée comme étant le lieu de leur établissement principal, une même société peut avoir plusieurs maisons, situées en divers lieux, réunissant les

(1) D., 1849, 1, 263.

(2) D., 1857, 1, 125.

conditions d'un tel établissement, et par conséquent, avoir plusieurs domiciles ».

Il tirait argument de ce que les articles 42 et 43 du code de commerce exigeaient que les publications des actes de sociétés soient remplies auprès des tribunaux de commerce de chacun des arrondissements où la société avait le siège d'une de ses maisons.

Enfin, la Cour ajoutait que la réalité du domicile élu par la Compagnie dans son cahier des charges à Paris, 3, rue d'Amsterdam, « n'est nullement en contradiction avec l'existence d'un autre établissement principal à Bordeaux pour les besoins et l'intérêt de son importante entreprise ».

Elle constatait, adoptant un des motifs de l'arrêt attaqué, rendu par la Cour de Bordeaux, que le principal établissement de cette société était bien en cette ville ; où convergeaient toutes les lignes du Chemin de fer du Midi, où siégeait un comité directeur, choisi parmi ses administrateurs, où elle avait ses bureaux et ses agents, où se traitaient toutes les affaires concernant l'expropriation des terrains, où était le centre de ses opérations réelles et du mouvement commercial, par lequel elle se manifestait au public ».

La Compagnie du Midi avait donc deux domiciles : un à l'égard des associés, un autre à l'égard des tiers. Le principe de l'unité de domicile était battu en brèche.

Il faut approuver pleinement cette solution. On ne saurait exiger d'un tiers qu'il allât plaider contre une société commerciale, pour une opération de son commerce, dans

un lieu où cette société n'exerce aucune des opérations pour lesquelles elle a été constituée, et ce, sous prétexte que la société y a établi son siège social (1).

Il restait à étendre cette solution aux Compagnies qui avaient leur siège social au lieu où elles avaient leur principal établissement commercial, ce siège social avait été fixé à Paris, et presque toutes les autres Compagnies y avaient une gare.

La Jurisprudence ouvrait la voie à une interprétation nouvelle, en décidant que la désignation du siège social dans les statuts ne valait qu'à l'égard des associés, et que les sociétés pouvaient avoir plusieurs domiciles.

Les adversaires des Compagnies faisaient valoir qu'on les entraînait devant des tribunaux éloignés de leur résidence (2).

Enfin, argument plus pratique, en obligeant tous les adversaires des Compagnies de Chemins de fer à venir plaider à Paris, on surchargeait le rôle de la Seine, déjà très chargé à cette époque.

C'est alors qu'apparut, dans la Jurisprudence, cette idée, qui n'est maintenant plus contestée et qui est devenue une règle, à savoir que : Les Compagnies de Chemins de

(1) Conférer : Cass., 5 décembre 1877, *Bulletin annoté des Chemins de fer*, 1878, p. 240.

(2) Voir argument de Duchemin. dans son pourvoi, arrêt de la Chambre des Requêtes, Cass. précité du 4 mars 1845.

fer peuvent être assignées, non seulement devant le tribunal de leur siège social, mais encore devant les tribunaux de leurs gares principales considérées comme des domiciles attributifs de juridiction. (1)

(1) Cass., 30 juin 1858, D., 58, 1, 424; S., 1858, 1, 652; Cass., 7 mai 1862, D., 62, 1, 230; S., 62, 1, 744; Cass., 17 avril 1866; D., 66, 1, 279; S., 66, 1, 191; Cass., 19 juin 1876; D., 77, 1, 134; S., 76, 1, 383; Cass., 27 juin 1899; *Ann. des Ch. de fer et Tramw.*, 1899, 1, 353 et note; D., 1900, 1, 227; S., 1900, 1, 101; Chambéry, 1^{er} décembre 1866, D., 1866, 2, 246; S., 1867, 2, 182; Montpellier, 13 décembre 1883; *La Loi*, 22 janvier 1884; Chambéry, 16 février 1891, S., 1892, 2, 130; Chambéry, 14 février 1892, D., 1893, 2, 383.

CHAPITRE III

ESSAIS DE JUSTIFICATION DE LA RÈGLE

Si on examine sur quels motifs juridiques, les auteurs et la Jurisprudence ont cherché à appuyer cette règle, on en trouve plusieurs d'inégale valeur, mais qui ne semblent, ni les uns ni les autres, justifier en droit la théorie admise.

De bons auteurs déclarent que la Règle est injustifiable sur le terrain des principes et repose sur de simples motifs d'utilité pratique (1); que la Jurisprudence, qui a admis la compétence des sièges secondaires, est « prétorienne » c'est-à-dire arbitraire, et au fond illégale (2); qu'au point de vue théorique, ce système ne peut guère se défendre (3).

§ 1^{er}. — Arguments sentimentaux

Une considération de fait, surtout, gagna la presque

(1) Voir Aubry et Rau : *Cours de Droit civil Français*, 5^e édit. t. I^{er}, p. 886, § 142, note 1^{er} bis; Garsonnet, *Traité théorique et pratique de procédure*, 2^e édit., t. II, p. 124, § 470; Glasson, note au Dalloz 1885, 21, 49.

(2) Capitant et Colin, *Cours élémentaire de droit français*. p. 414.

(3) Lyon-Caen et Renault, *Tr. Droit commercial*, 3^e édit., t. I^{er}, n° 401 bis. Conférer : Note de M. Lyon-Caen sous Cass., 4 mars 1885 (S., 1885, 1, 169). Voir également : Mazen, *Responsabilité civile des Compagnies de Chemins de fer dans les accidents de voyageurs*, Thèse p. 157 : « Le fondement juridique fait défaut à cette solution ». Jacqmin,

unanimité des tribunaux à cette jurisprudence, nous la trouvons résumée dans ces lignes de M. le premier président Sarrut :

« Etait-il possible de laisser compromettre à ce point les intérêts du commerce que pour toutes contestations il aurait fallu aller plaider à Paris. Les dangers du monopole sont grands, les abus sont à craindre, tandis qu'il faut rigoureusement empêcher les abus, on aurait assuré aux Compagnies une sorte d'impunité ! Tandis qu'il faut faciliter aux particuliers les moyens de se garantir contre un monopole puissant, on aurait étouffé toute réclamation, en renvoyant, celui qui voulait la faire, la porter à Paris ! Tandis que les tribunaux, rapprochés du lieu où la contestation s'élève, peuvent seuls opérer les constatations de fait, les vérifications nécessaires à la bonne administration de la justice, c'est un tribunal éloigné que l'on eût déclaré compétent ! Que de préjudices n'eussent jamais été réparés ! Que de frais une procédure pareille eût occasionnés ! En fait, il y aurait eu déni de justice. » (1)

On trouve ces motifs indiqués dans de nombreux jugements et arrêts, notamment dans un arrêt de la Cour de Colmar du 26 août 1857 (2), qui fut confirmé par la Cour de Cassation le 30 juin 1858, mais les motifs furent changés.

Des obligations et de la responsabilité des Compagnies de Chemins de fer en matière de transport, Thèse p. 190 : « Il est impossible de justifier la jurisprudence par des arguments juridiques. »

(1) Sarrut, *Transport des marchandises par Chemins de fer*, p. 811.

(2) D., 58, 2, 128. Voir également : Cour de Caen, 22 janvier 1872, *Bulletin Ann.*, 1872, p. 213-214.

Il faut reconnaître que ces motifs ne sont guère juridiques, et que des considérations semblables pourraient être apportées à la tribune de la Chambre des députés ou du Sénat pour soutenir un projet de loi. On pourrait y ajouter que les intérêts des Compagnies ne sont nullement lésés, car il leur est facile de se défendre où elles seront assignées. Elles ont un service de Contentieux, que l'importance de leur exploitation leur a permis de créer, qui étudie leurs affaires, prépare la défense de leurs intérêts, et, dans toutes les villes de leur réseau, elles ont un représentant judiciaire attitré (avoué ou avocat) qui reçoit de ce service, toutes les instructions utiles pour soutenir les procès engagés contre les Compagnies.

Ce sont des arguments de fait qui ont bien leur valeur, mais qui ne suffisent pas pour baser des décisions, il faut qu'elles trouvent un appui dans la loi. Que des circonstances particulières fassent évoluer la Jurisprudence, peut-être !, mais il faut qu'elle s'appuie sur des principes juridiques et sur des textes.

On peut se demander si ces principes n'existent pas. Plusieurs systèmes ont été imaginés pour justifier cette construction jurisprudentielle.

§ 2. — Du Mandat

On a soutenu que le chef de gare est un mandataire de la Compagnie : il a qualité pour représenter pleinement la Compagnie, il la lie par les contrats qu'il passe en son

nom, autant que par les délits et quasi-délits qu'il peut commettre dans l'exercice de ses fonctions, par suite de l'inobservation des règlements prescrits à la Compagnie (1) ; il est apte à la défendre, sauf de très rares exceptions ; domicilié dans la gare, il représente la Compagnie et est son *mandataire* pour ses rapports avec les tiers.

C'est ce que semblent admettre plusieurs arrêts de Cours d'appel en disant : « que le chef d'une gare est *présumé* avoir les pouvoirs nécessaires pour défendre à toutes les actions concernant l'exploitation de cette succursale. » (2).

La Cour de cassation n'a pas admis cette théorie, et en confirmant les arrêts, elle n'adoptait pas les motifs concernant le mandat (3).

Le chef de gare aurait donc un mandat *présumé* ; c'est-à-dire un mandat tacite analogue au mandat donné par les maîtres à leurs domestiques pour les menues dépenses, par le mari à sa femme pour les dépenses du ménage, ou au mandat donné à l'huissier de toucher le montant des effets qui lui sont remis.

Ce mandat tacite existe-t-il ?

Il faut rechercher comment sont désignés les chefs de

(1) Conférer : Vansteenberghé, *Les accidents de voyageurs et les droits des victimes*, p. 436.

(2) Cour de Bordeaux, 18 juin 1869, *Bull. Ann.*, 1870, p. 26 et suiv. Cour de Caen, 22 janvier 1872, *Bull. Ann.*, p. 213.

(3) Voir : Cass., 2 juillet 1872, *Bull. Ann.*, 1872, p. 213 ; D., 74, 5, 122 ; conférer également Cass., 5 avril 1859, D., 59, 1, 147. Cour de Bordeaux, 22 juillet 1857, D., 58, 2, 59. Cour de Bordeaux, 1^{er} juillet 1891, D., 94, 2, 593.

gare. Ils ne sont pas nommés par le directeur. Et s'ils l'étaient ils ne pourraient recevoir de lui un mandat, même exprès, d'ester en justice au nom de la société; en effet, la faculté de substitution, réglée par l'art. 22 de la loi de 1867, sortant des règles du droit commun (art. 1994 C. civ.) ne peut appartenir qu'aux personnes limitativement désignées par cet article 22, c'est-à-dire au conseil d'administration (1).

Les chefs de gares sont nommés par le Conseil d'administration, sur la proposition du directeur (2).

Ils sont les mandataires de ce conseil, qui leur délègue, en les désignant, tous les pouvoirs nécessaires pour exercer leurs fonctions. Ils dirigent un établissement commercial de la Compagnie, un établissement d'entreprise de transport, et peuvent conclure, avec les tiers, un certain nombre d'opérations concernant cette entreprise. Il y a bien mandat implicite, mais il n'y a pas mandat général. Leurs prérogatives résultent des règlements, qui ne leur donnent pas tous les pouvoirs. Il résulte des règlements, qu'un chef de gare est chargé de la surveillance et de l'exploitation d'une gare, il n'est nullement chargé d'ester en justice au nom de

(1) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. II, n° 838. Conférer : Cass., 22 mai 1896 ; S., 98, 1, 542 : même si les statuts l'y autorisent, le mandataire du conseil d'administration ne peut subdéléguer à un troisième mandataire les pouvoirs sociaux.

(2) La formule la plus généralement employée de la lettre de service est la suivante : Par décision du Conseil d'administration de la Compagnie, prise sur ma proposition, le . . . , vous avez été nommé. . . etc. » La lettre est signée du Directeur.

la Compagnie, et, en ce faisant, il outrepasserait les termes de son mandat.

On peut objecter, qu'il a le droit d'instruire certaines réclamations émanant des tiers. Mais, si les Compagnies déclarent dans leurs règlements que le personnel a toute initiative et toute compétence pour effectuer des transactions sous sa responsabilité, elles s'empressent d'ajouter qu'il ne peut le faire que dans certaines limites, (1) ; il faut que les intérêts engagés ne dépassent pas une certaine somme qui varient de 100 à 500 francs, suivant l'importance des gares, et suivant que les intérêts d'un autre réseau sont ou non engagés dans le débat. Au dessus de ces limites, la compétence passe aux Inspecteurs principaux. Enfin, au-dessus de tous, plane le contrôle de l'administration centrale.

Certaines Compagnies de Chemins de fer ne prennent pas en considération l'importance de la gare, mais la personne même du chef de gare. Le taux maximum des litiges qu'il peut transiger varie suivant la plus ou moins grande habileté dont il a fait preuve antérieurement.

Il faut remarquer que ce pouvoir n'est donné que pour les transactions, mais il n'est pas question de suivre les procès. Les règlements intérieurs prescrivent, en effet, aux chefs de gares ou stations de transmettre les assignations au service du Contentieux, qui est chargé d'instruire les procès, et qui donne, soit aux chefs de gares, soit aux agents

(1) Picard, *Traité des Chemins de fer*, t. II, p. 15. Feolde, *Des transports par Chemins de fer, voyageurs et marchandises*, Thèse, p. 422.

commerciaux, les indications nécessaires pour les suivre, lorsqu'il s'agit d'action devant les juges de paix, soit directement aux avoués, agréés ou avocats, pour les instances qui nécessitent des mandataires judiciaires ou plus qualifiés.

Les termes du mandat tacite des chefs de gares sont donc très limités. Il n'est point question, dans les règlements intérieurs, d'estimer en justice au nom des Compagnies. Les Tribunaux ne peuvent décider par voie d'interprétation, qu'un mandataire a, vis-à-vis des tiers, des pouvoirs plus étendus que ceux que le mandant lui a confiés, et que les fonctions de chef de gare sont assez importantes pour que ce chef de gare puisse être considéré comme le mandataire général de la Compagnie pour toutes affaires. Ce serait entrer dans la voie de l'arbitraire ! Rien n'empêcherait les tribunaux de permettre, aux tiers lésés, d'assigner les Compagnies dans la personne des Ingénieurs, des agents commerciaux, et peut-être même des employés inférieurs. Ce serait jeter le désarroi dans les Compagnies et rendre leur administration impossible (1).

§ 3. — Les Compagnies de chemin de fer sont des administrations publiques

Un autre essai de justification de la Jurisprudence a été développé par M. Chauveau.

(1) Baudry-Lacantinerie et Houques-Fourcade, *Traité de droit civil, Des personnes*, p. 206 et suiv.

Les Compagnies de chemins de fer ne sont pas des sociétés de commerce telles que la loi les envisage dans le 6° de l'art. 69 du code de procédure, elles sont des administrations publiques pour lesquelles la compétence est réglée par le 3° du même article.

Il est vrai, qu'elles ne sont pas comparables à la régie des domaines, à celles des contributions indirectes et des douanes, ni aux contributions directes etc., qui font partie intégrante de notre système administratif. Cependant, elles constituent « des administrations d'utilité publique, organisées avec des formes solennelles et substituées *temporairement* à l'Etat (1), dans l'exploitation des lignes ferrées. L'Etat concède parce qu'il n'exploite pas lui-même. » On se demande, pourquoi le public, mis en contact avec le représentant de l'Etat, ne pourrait pas user vis-à-vis de ce représentant, des mêmes facilités qui lui sont accordées vis-à-vis de l'Etat ? Le fait de la concession aurait rendu incompetents des tribunaux qui l'étaient auparavant. Il obligerait les personnes lésées par les Compagnies à plaider à Paris, au lieu de le faire là où la contestation a surgi, où le dommage a été causé ? « A mes yeux, dit M. Chauveau, les canaux, les entreprises générales de diligences, les Compagnies de chemins de fer, comme celles des assurances, sont valablement assignées devant le juge du lieu, où le fait, qui sert de base à l'action, s'est produit, et l'assignation est valablement notifiée au domicile de l'agent ou préposé

(1) Cela résulte des concessions.

représentant dans ce lieu la Compagnie. Que le domicile social, fixé à Paris, détermine la compétence entre l'être moral, ses employés et les actionnaires, très bien ; mais qu'il soit au moins permis au tiers, lésé par un acte de la société, de trouver une justice prompte et facilement accessible auprès des magistrats les mieux placés pour apprécier les causes de la contestation. » (1)

Il faut reconnaître l'ingéniosité de cette explication. Mais est-elle très juridique ? L'État, en se substituant pour l'exploitation des voies de fer des sociétés privées, ne les a pas transformées en administrations publiques. Elles sont restées, ce qu'elles étaient, *des sociétés de commerce* assujetties aux mêmes règles de droit que les autres sociétés. (2)

Ce raisonnement peut être invoqué avec succès en ce qui concerne les procès intentés à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat.

Enfin, il y a lieu de remarquer, que l'art. 69 du code de procédure règle la question de savoir à qui les exploits d'assignations doivent être remis, et que c'est l'article 59 du même code qui règle la question de compétence du tribunal.

§ 4. — De l'élection tacite de domicile.

On a essayé d'expliquer cette Jurisprudence par l'idée

(1) Chauveau s; Carré, *Supplément aux lois de la procédure*, 1862, t. VII, p. 93 et suiv.

(2) Voir Cour d'appel de Rouen, 19 juin 1846, D., 47, 2, 11.

d'une élection de domicile faite par les Compagnies de Chemins de fer dans leurs gares ; on raisonne ainsi :

Il faut pour qu'une société soit assignée devant les tribunaux de ses établissements secondaires : 1° que ces établissements aient le caractère d'une succursale, ce qui s'apprécie d'après leur importance et l'étendue des pouvoirs de ceux qui la dirigent ; 2° qu'il y ait lien entre les actes et opérations litigieuses et ces établissements ; 3° qu'on ne plaide ni sur l'existence, ni sur la constitution, ni sur l'organisation, ni sur le fonctionnement de la société.

Toutes ces conditions ne s'expliquent, d'après MM. Baudry-Lacantinerie et Houques Fourcade : « que si l'on suppose une élection de domicile faite par la société dans ses établissements secondaires, car c'est se conformer à son intention présumable que faire toutes ces restrictions » (1).

Ce système a été soutenu par de bons auteurs (2), et admis par quelques décisions. (3)

Cette élection de domicile résulte-t-elle de l'établissement

(1) Baudry-Lacantinerie et Houques-Fourcade, *op. cit.*, t. I, p. 680 et suiv. n° 1015 et suiv.

(2) Beudant, *Cour de droit civil français*, t. I, p. 250, n° 161, p. 260, n° 171. Thaller, *Traité élémentaire de droit commercial*, p. 114. Demolombe, *Traité de la publicité des lois et du domicile*, n° 374 bis. Sarrut, *op. cit.*, p. 486 et suiv., n° 806 et suiv. Orillard, *Traité de la compétence des Tribunaux de commerce*, n° 601. Capitant et Colin, *op. cit.*, p. 657. Duverdy, *Traité du contrat de transport par terre en général et spécialement par Chemins de fer*, p. 204. Mazen, *op. cit.*, p. 163. Feolde, *Des transports par Chemins de fer ; Voyageurs et marchandises*. Thèse, p. 426.

(3) Cour d'Orléans, 19 mars 1886 et 7 août 1886, D., 1887, 2, 107.

d'une gare importante dans un lieu?. Peut-elle être tacite?. Il est permis d'en douter.

Il y a contradiction flagrante avec les principes du Code civil sur le domicile élu : l'élection de domicile ne se présume pas, elle doit avoir été faite dans un acte (art. 111 c. civ.).

Enfin, si les principes du droit ne suffisent pas pour combattre cette doctrine, on peut invoquer la tendance primitive des Compagnies à attirer tous les procès à leur siège social. Elle démontre péremptoirement que les Compagnies n'avaient pas l'intention, même tacite, d'élire domicile dans leurs gares.

Dans les premiers cahiers des charges des Compagnies de chemins de fer, l'Etat obligeait celles-ci à faire élection de domicile en certaines villes. (1) Mais cette obligation ne fut pas reproduite dans le Cahier des Charges général de 1857-1859. L'administration commettait une négligence rare contre laquelle les Chambres de commerce l'avaient pourtant prévenue.

Les Cahiers des charges, actuellement en vigueur, ne contiennent aucune élection de domicile.

§ 5. — Pluralité des domiciles.

Certains auteurs n'ont pas hésité à méconnaître la règle

(1) La jurisprudence a eu à appliquer ces élections de domicile. Voir : Cass., 22 mai 1848, D., 1851, V. 104, 4^o; Cass., 18 novembre 1852, D., 1853, 1, 105; Cass., 30 juin 1858, D., 1858, 1, 596.

de l'unité de domicile. A leur avis les Compagnies de chemins de fer ont plusieurs domiciles ; la règle de l'unité de domicile ne s'applique pas aux sociétés.

D'après Laurent, les sociétés peuvent avoir plusieurs maisons sociales, elles étendent parfois leurs opérations sur tout un état, et même dans des pays voisins : « Ce qui est impossible pour l'homme, devient possible pour des êtres moraux, puisque pour eux le domicile n'est qu'une fiction. Il est attaché au siège de leurs affaires ; or, ils peuvent avoir plus d'un centre d'opérations, donc plus d'un domicile » (1).

Enfin, ajoute-t-on, l'art. 59 de la loi du 24 juillet 1867, qui n'est autre que l'ancien article 42 du code de commerce, a prévu qu'il pouvait y avoir pluralité d'établissements principaux, par suite de domiciles, en prescrivant la publication des actes de société dans chacun des arrondissements où la société possède des succursales (2).

La Jurisprudence semble avoir consacré cette thèse, un grand nombre de décisions la reproduisent dans leurs motifs (3).

(1) Laurent, *Principes du droit civil*, t. II, n. 70. Conférer au D., 57, 1, 124 ; observations de l'avocat général Lespinnasse : « un particulier n'a qu'un domicile, une société peut en avoir plusieurs. »

(2) Conférer : Bédarride, *Transports par Chemins de fer*, t. II, p. 231. Ruben de Couder, *Dictionnaire. V. Chemins de fer*, n. 399. Deynat, *Des transports par Chemins de fer en droit français*, thèse p. 69. Labiche, *Règles de la compétence administrative et judiciaire en matière de chemins de fer en droit français*, thèse p. 169.

(3) Cass., 16 janvier 1861, D., 61, 1, 126 ; Cass., 7 mai 1862, D., 62, 1, 230 ; Cass., 15 décembre 1869, *Bull. Ann.*, 1870, p. 38-39 ; Cass., 30 juin 1891, D., 94, 1, 539, *Bull. Ann.*, 1891, p. 178 ; Cour de Colmar, 26 août 1857, D., 58, 2, 128 ; Cour de Colmar, 11 juin 1862, D., 63, 2, 121 ; Cour

Les textes sont malheureusement en désaccord avec ce système. L'unité du domicile a été admise par le code, elle subsiste toujours dans les textes malgré les atteintes que semble vouloir y porter la Jurisprudence. C'est peut être une doctrine archaïque, mais tant qu'une disposition légale nouvelle ne proclamera pas la pluralité des domiciles, personne n'est autorisé à la contredire.

de Toulouse, 6 août 1860, D., 62, 1, 34, cassé parce que le procès était de la compétence des tribunaux administratifs. Cours de Dijon, 20 novembre 1865 et Pau, 13 décembre 1864, D., 65. 2, 229. Cour de Poitiers, 28 déc. 1868, Dalloz, supp. au répertoire : Compétence des tribunaux d'arrondissement et des Cours d'appel, n° 47, note 1. Cour de Montpellier, 14 décembre 1883, *Bu. ann.*, 1885, p. 51.

CHAPITRE IV

APPRÉCIATION CRITIQUE DE LA RÈGLE

La théorie du domicile s'applique-t-elle aux Sociétés ?

Il faut reconnaître que cette règle, qui permet d'assigner les Compagnies de chemins de fer devant le tribunal de leurs gares principales considérées comme des succursales, est très équitable. Les raisons pratiques, indiquées au chapitre précédent, sont excellentes.

On ne saurait, en effet, obliger les particuliers en procès avec les Compagnies à aller plaider devant un tribunal souvent très éloigné de chez eux. Ce tribunal serait mal indiqué pour faire les constatations de faits utiles dans la cause. En effet, le dommage, qui peut résulter d'un acte reprehensible d'une Compagnie, ou de l'inexécution d'un contrat de transport, est variable suivant les endroits; les juridictions locales sont mieux placées que les tribunaux de la Seine, pour apprécier les conséquences de ce dommage, et en ordonner une juste réparation. Le particulier intéressé peut surveiller l'instance engagée, si elle l'est auprès de sa résidence. La justice se rend donc dans de meilleures conditions; c'est ce qu'on doit s'attacher à obtenir.

Quant aux Compagnies, on ne peut soutenir qu'une

pareille jurisprudence leur nuise. Leur intérêt est aussi que la justice soit rendue dans les meilleures conditions. Pour défendre leurs causes, elles ont, dans le personnel de leur gare succursale, des gens capables de les représenter utilement. (1)

Elles ont à leur siège social un service de Contentieux, compétent et spécialisé dans les questions de transport, qui peut diriger, même de loin, les instances; il en résultera, peut-être, quelques retards inhérents aux échanges de correspondances entre ce service et les représentants locaux; mais les Compagnies seront toujours en état de supériorité vis-à-vis des personnes avec lesquelles elles sont en contestation, à cause de leur organisation et de leur importance, qui leur permet de consacrer, à l'étude de leurs procès, un personnel nombreux et exercé. Il ne faut pas croire, que la règle de la compétence des gares principales, soit la cause d'un surcroît de dépenses pour ces sociétés; même si les procès venaient devant le tribunal du siège social, il faudrait un personnel pour les suivre; et, de plus, si la règle du *forum rei*, appliquée dans toute sa rigueur, attirait les procès devant ce tribunal, ils n'y viendraient pas tous, la règle du *forum contractus* en laisserait une grande partie aux tribunaux locaux.

Il semble qu'on n'ait pas cherché le fondement juridique de cette jurisprudence là où il se trouvait.

(1) Employés aux litiges, agents commerciaux, etc.

La théorie du domicile s'applique-t-elle aux sociétés ? Il est bien permis d'en douter. (1)

Le code civil (art. 102) donne une définition vague du domicile : c'est « le lieu du principal établissement. »

Pothier s'exprimait plus clairement en disant : « Le domicile est le lieu où une personne a établi le siège principal de sa demeure et de ses affaires. » (2)

Il en résulte que, pour avoir son domicile en un lieu, il faut réunir deux conditions : 1^o Avoir en cet endroit le siège principal de sa demeure, c'est-à-dire son établissement de fait, sa résidence ; 2^o Y avoir le siège principal de ses affaires, c'est-à-dire la plus grande partie de ses intérêts.

Une société a-t-elle une demeure, un établissement de fait, une résidence ? Pour un être physique, ces mots se comprennent très bien ; mais on peut se demander en quel endroit se trouve la demeure d'une Compagnie de chemins de fer. Il est impossible de dire qu'elle ait une habitation, les personnes réelles seules habitent un endroit déterminé, une personne morale, qui est une fiction légale, n'a de demeure nulle part.

Une société a-t-elle un établissement principal de ses affaires ? La Jurisprudence est prodigue, elle admet qu'une société a plusieurs établissements principaux. En effet, si l'on examine le cas particulier des Compagnies de chemins de fer, on s'aperçoit qu'elles n'ont pas qu'un seul établisse-

(1) Voir : Baudry-Lacantinerie et Houques-Fourcade, *op. cit.*, p. 679.

(2) Pothier, Introduction à la coutume d'Orléans, n^o 8.

ment principal. Ces sociétés ont été créées pour exercer le monopole des transports dans une zone déterminée. Elles doivent en vertu du cahier des charges et des décrets de concession, établir des maisons de transports dans les villes ou villages qu'elles traversent : suivant la richesse des régions, la maison de transport est plus ou moins importante, et lorsqu'elle est très importante, elle peut être considérée comme un établissement principal d'après la jurisprudence.

Il ne suffit pas seulement d'avoir un établissement principal, il faut avoir également l'intention de créer cet établissement principal, c'est-à-dire d'en faire un établissement important. Or, cela est complètement en dehors de la volonté des Compagnies de chemins de fer : d'abord parce qu'une société n'est pas susceptible de volonté comme une personne réelle, et, de plus, comme on l'a déjà vu, parce que l'importance de la maison de transport est fonction de la richesse de la région où elle est établie, c'est là un pur fait sur lequel la volonté des Compagnies ne peut rien.

On ne peut donc pas dire que les sociétés aient un domicile : elles n'ont pas de demeure, elles n'ont que des établissements plus ou moins importants.

On a pensé que l'on pouvait dire que le siège social était le domicile de la société, mais il arrive souvent que l'établissement le plus important n'est pas celui du siège social. On voit même, et c'est le cas de la Compagnie des chemins de fer du Midi et de Compagnies secondaires, le siège social

se trouver en un lieu où la Compagnie ne possède aucun établissement de transport (1).

Il faut donc laisser de côté la théorie du domicile qui n'a pas été faite pour les sociétés (2); il suffit de se reporter aux travaux préparatoires du Code civil, pour s'en bien convaincre, elle n'a été faite que pour les personnes physiques.

C'est pourquoi le législateur a constamment évité de parler du domicile d'une société. Il parle, art. 59 du Code de procédure civile, « du lieu où elle est établie »; le même terme est employé dans l'art. 55 de la loi du 24 juillet 1867.

On a voulu rapprocher de ces articles l'article 69-6° du Code de procédure, qui décide que les exploits, délivrés aux sociétés, doivent être remis au siège social, alors qu'en principe ils sont remis au domicile du défendeur. On en a déduit que le domicile de la société était sa maison sociale. Il faut remarquer que, là encore, le législateur n'a pas parlé de domicile. Il faut domicile, il a dit « maison sociale », ce sont les auteurs qui, en interprétant, ont appelé cette maison sociale : « domicile » (3).

(1) Le siège social de la Compagnie des Chemins de fer du Midi est à Paris, alors qu'aucune de ses lignes n'aboutit à la capitale.

(2) Voir Laurent, *Principes du droit civil*, n° 68 et suiv.

(3) Les interprètes semblent faire une confusion qui a déjà été indiquée.

Il faut distinguer l'art. 69 du Code de procédure civile, de l'art. 59 du même code : le premier concerne la délivrance des exploits et le deuxième indique les règles de la compétence des tribunaux en certaines matières; il arrive souvent que le tribunal compétent n'est pas celui de l'endroit où l'exploit a été déposé : en matière de succession, en matière réelle, etc.

Enfin, il y a les dispositions de l'article 438 du Code de commerce, qui obligent le commerçant à faire la déclaration de son état de cessation de paiement au tribunal de commerce de son domicile, et décident, dans le paragraphe 2, que la même déclaration sera faite, pour les sociétés, au greffe du tribunal dans le ressort duquel se trouve le siège « du principal établissement de la société ». Le mot « domicile » n'est pas prononcé.

Il semble qu'intentionnellement le législateur n'ait pas parlé du domicile des sociétés.

Et l'on peut soutenir, avec M. Tissier, que l'on reste fidèle à la lettre même de la disposition légale, comme à la vérité des faits, en admettant que, si une société a plusieurs établissements, elle peut être assignée devant les tribunaux de ces établissements pour les litiges qui les concernent. (1)

Il est tout naturel, d'ailleurs, que l'on ordonne la remise des exploits au siège social, c'est là où se trouve le directeur responsable de la société, celui qui doit connaître tous ses actes et qui doit les apprécier, le seul qui ait qualité pour ester en justice pour elle.

(1) Tissier, Note dans Sirey, 1899, 2, 257.

DEUXIEME PARTIE

LES CONDITIONS D'APPLICATIONS

Les Compagnies de chemins de fer peuvent donc être assignées devant le tribunal d'une gare considérée comme un établissement commercial de ces sociétés, le tribunal du siège social n'est pas seul compétent.

Il ne faudrait pas croire que la Jurisprudence et les auteurs permettent d'assigner les Compagnies devant le tribunal d'une quelconque des garès de leur réseau :

Il faut :

1° qu'elles soient attributives de juridiction ;

2° qu'il y ait un lien entré la gare devant le tribunal de laquelle on assigne et le procès. (Principe de la spécialité d'attribution).

CHAPITRE PREMIER

DES GARES ATTRIBUTIVES DE JURIDICTIONS

§ 1^{er}. — La théorie admise par la Jurisprudence. Des gares principales.

Pourqu'on puisse assigner une Compagnie de chemins de fer devant le tribunal d'une gare du réseau, il faut que cette gare soit principale, c'est-à-dire, puisse être considérée comme une succursale, un établissement principal de la Compagnie. Comment le déterminer ?

On s'en remet à l'appréciation des tribunaux. Ils ont toute liberté pour étendre l'application de ces mots « établissement principal ». S'ils déclarent dans leurs jugements que la gare, dont il s'agit, à raison de son importance et des services qui y sont organisés doit être regardée comme un centre principal d'opérations, ils auront prononcé définitivement, c'est une question de faits ; la Cour de Cassation, n'ayant pas à apprécier les faits, rejettera le pourvoi. (1).

Maïs la Cour de Cassation ajoute dans un arrêt de la Chambre Civile du 15 novembre 1875 (2) : « les caractères

(1) Conférierer : Sarrut, *Transports par Chemin de fer*, p. 491, n° 814. Bédarride, *op. cit.*, n° 587. Miquel, *De la responsabilité des Compagnies de Chemins de fer dans le transport des marchandises en droit français*, thèse p. 210.

(2) D., 76, 1, 321.

nécessaires pour constituer une succursale et les circonstances de fait, sur lesquelles repose cette appréciation, doivent être suffisamment indiqués par les juges du fond, pour que la Cour suprême puisse contrôler leur appréciation ». C'est pourquoi la Cour cassait le jugement attaqué, les motifs ne lui paraissant pas suffisamment explicites pour faire considérer la gare comme succursale. (1).

La Cour de Cassation n'a pas à connaître des faits, c'est le principe ; mais la pratique en est bien éloignée : elle ne peut pas rechercher les faits, mais elle tient à les connaître pour les apprécier. Il faut admirer cette subtilité juridique, et il faut féliciter la Cour suprême de s'être réservé un contrôle ; cependant il y a lieu de constater qu'elle n'apporte pas beaucoup de lumière dans la matière.

Les qualités, que doit réunir une gare pour être principale, sont très difficiles à trouver dans les décisions. La question reste obscure, et, malgré l'intervention de la Cour de Cassation, on ne peut déterminer avec précision les caractères, que doit réunir une gare, pour être considérée comme « principale ».

On s'accorde à reconnaître que la gare doit être « importante » : où commence l'importance d'une gare, de quoi dépend-elle ?

Certaines décisions déclarent qu'une Compagnie a été valablement assignée à une gare assez importante, pour pou-

(1) M. l'avocat général Bédarride proposait de laisser aux juges du fait le soin d'apprécier si une gare était principale. La Cour ne l'a pas suivi.

voir être considérée comme un centre d'exploitation, (1); pour être considérée comme une succursale. (2). D'autres parlent de centre d'opérations de la plus haute importance (3); d'entrepôt considérable d'opérations (4); de centre d'exploitation et d'affaires considérables. (5)

On prend en considération l'importance des bureaux, le nombreux personnel des chefs de service et d'employés où l'on retrouve la représentation des divers pouvoirs qui constituent la société dont la gare est la réduction (6).

On s'attache à l'importance de la ville, siège de la gare, grand centre de population (7), à l'importance du trafic de la gare (8).

Certaines gares, qui sont des points de jonction entre différents réseaux, seront considérées, de ce fait, comme des gares succursales. (9).

(1) Tribunal de Commerce de Cette, 24 mai 1910, D., 1912, 2, 63. Cour de Montpellier, 20 février 1911, D., 1912, 2, 65.

(2) Cass. req., 19 juin 1876, D., 1877, 1, 134. Cour de Lyon, 4 novembre 1896; D., 1897, 2, 327.

(3) Cass. req., 3 juin 1858, D., 58, 1, 396.

(4) Cass. req., 2 juillet 1872, S., 72, 1, 279; D., 74, 5, 122; *Bull. annoté* 1872, p. 213.

(5) Cass. req., 15 décembre 1869, *Bull. ann.*, 1870, p. 38. Conférer : Cour Agen, 17 novembre 1892, *Bull. ann.*, 1893, p. 87.

(6) Belfort, 30 décembre 1861, confirmé par la Cour de Colmar, 11 juin 1862, D., 63, 2, 121. Cour d'Agen, 7 mars 1893, *Bull. annoté*, 1893, p. 253. Conférer : La Rochelle, 2 juillet 1868, confirmé par la Cour de Poitiers, 2 octobre 1868, Dalloz, supplément au répertoire civil. Voir Compétence des tribunaux d'arrondissement et Cours d'appel n° 47, note 1. Cour de Bourges, 30 novembre 1903, D., 1904, 5, 337.

(7) Cour de Paris, 12 mars 1858, D., 58, 2, 131.

(8) Cour d'Agen, 17 novembre 1892, *Bulletin annoté*, 1893, p. 87.

(9) Belfort, 30 décembre 1861, confirmé par Cour de Colmar, 11 juin 1862, D., 63, 2, 121.

Les gares têtes de lignes seront des gares principales, ainsi que celles qui sont le point de départ d'embranchement important (1).

On déclare aussi qu'une gare est succursale, si la Compagnie y a désigné des officiers ministériels, des avocats, des agréés, chargés de la représenter (2). Si la Compagnie a désigné des représentants judiciaires, ce n'est pas parce que la gare est d'une importance assez grande pour être une succursale, c'est surtout parce que dans la ville de cette gare siège un tribunal.

Enfin, suivant les espèces, on réunira ces différentes considérations, pour donner à une gare le caractère de principale (3).

Il est difficile d'essayer d'esquisser une théorie de la gare principale, en prenant ces multiples considérations que l'on rapproche, que l'on élimine suivant les besoins de la cause. Les auteurs y ont échoué et Bédarride, lorsqu'il essaye de donner les qualités qu'une gare doit avoir pour être considérée comme principale, dit : « Il ne faudrait pas croire que toute gare est attributive de juridiction, cette attribution n'a lieu que lorsque, par sa position, par son

(1) Tribunal de Commerce de Montpellier, 2 mai 1871, *Bull. annoté*, 1871, p. 154. Cour d'Orléans, 20 novembre 1868, D., 69, 2, 21, *Bull. annoté*, 1871, p. 15.

(2) Cour de Paris, 12 mars 1858, D., 58, 2, 131 ; Cour de Pau, 13 déc. 1864, D., 65, 2, 228 ; Cour d'Agen, 7 mars 1893, *Bull. ann.*, 1893, p. 253. Tribunal de Commerce de Villeneuve-sur-Lot, 6 mars 1898, D., 1900, 2, 101.

(3) Tribunal de Caen, 6 août 1897, confirmé par la Cour de Caen, 4 nov. 1897, D., 1900, 2, 99 ; Cour de Rouen, 9 avril 1898, D., 1900, 2, 99.

mouvement d'affaires, en un mot par son importance, la Compagnie a dû s'y faire représenter pour toutes les contestations que son exploitation pourra faire surgir. » (1); et, pour la Cour de Cassation, ce qualificatif « important » semble être la clef de l'énigme : une gare est *principale* si elle est *importante* ; ce n'est pas donner une définition que de remplacer un mot par un des ses synonymes, la question reste entière et aussi obscure. (2)

C'est aussi qu'il est difficile de déterminer l'importance d'une gare. La solution du problème dépend d'une appréciation arbitraire, et l'on arrive à des solutions contradictoires : les gares de Carpentras et de Honfleur seront déclarées principales, alors qu'il sera jugé que Gourdon ne réunit pas les caractères suffisants pour avoir cette qualité !

Peut-être voudra-t-on les classer suivant l'ordre établi par les Compagnies. (3)

C'est un classement d'ordre intérieur, que les tiers ne connaissent pas, et qui est établi par ces sociétés, pour l'avancement du personnel.

On trouve à la page 5 du Chaix G.V., une nomenclature des grandes gares ou stations de chaque réseau. C'est à elle, sans doute, que songe un auteur, qui propose que les Compagnies dressent un tableau homologué par le Ministre

(1) Bédarride, *op. cit.*, n° 587.

(2) Conférer : Féraud-Giraud, *Code du transport des marchandises et des voyageurs par chemins de fer*, t. II, p. 252, n° 993.

(3) Les Compagnies classent en général les gares, en gares principales : subdivisées en 3 classes ; gares secondaires, subdivisées en 3 classes ; stations, subdivisées en 5 classes ; halte.

des Travaux publics, (1). Cette nomenclature n'a rien d'officiel, et le tableau désiré et peu désirable n'existe pas.

§ 2. — Toutes les gares sont attributives de juridictions

On peut se demander si la Jurisprudence et les auteurs ne font pas fausse route, et quel tribunal sera compétent pour connaître du litige né à une gare qui ne peut être considérée comme succursale ? Sera-ce le tribunal du siège social ? Mais alors les tiers seront entraînés devant une juridiction éloignée, et l'on retrouvera les inconvénients qui ont déterminé la Jurisprudence à adopter la règle.

Qu'est-ce qu'une gare ? C'est un lieu aménagé sur les voies ferrées, pour permettre aux trains de stationner pour laisser ou prendre des voyageurs ou des marchandises. C'est donc un endroit où la Compagnie de chemins de fer exerce le commerce qui lui est propre, à savoir : le transport des voyageurs et des marchandises. Qu'importe que la gare soit importante comme Lyon, Dijon, Orléans, ou peu importante comme Meudon, Cercottes, Neuvy-Pailloux, c'est un établissement où la Compagnie exerce son commerce, l'importance de cet établissement est en raison de la richesse de la localité et de la région desservies. Pour les gens qui contractent avec la Compagnie, c'est toujours un des établissements de la société, où un de ses représentants est chargé de se mettre en rapport avec le public pour exercer l'exploitation de l'entreprise de transport ; que la gare soit

(1) Roux, *De la compétence en matière de Chemins de fer*, Thèse p. 158.

décorée du nom de gare ou de station, peu importe, c'est un établissement du commerce de transport.

Dire qu'une gare est plus importante qu'une autre, c'est faire une distinction de langage, et rien de plus, sans pouvoir en tirer des conséquences juridiques. Si une gare est ouverte à toutes les expéditions, c'est parce que la localité qu'elle dessert est susceptible de faire toutes sortes d'expéditions. La gare, station ou même halte, qui n'est ouverte qu'à une catégorie d'expédition, n'en est pas moins un établissement commercial.

Chaque gare a son chef, sa comptabilité propre, une autonomie complète ; il est excessivement rare que le chef d'une gare ou station dépende d'une gare voisine. Il est sous le contrôle de son inspecteur principal, et la Jurisprudence n'admet pas avec raison, que le siège d'une Inspection principale puisse être considéré comme une succursale de la Compagnie, il n'est pas attributif de juridiction.

Si donc, chaque gare ou station est un établissement ayant les caractères d'agence commerciale de transport, sans avoir, à ce point de vue, la même capacité, pourquoi chacune d'elles, ne serait-elle pas attributive de juridiction ? On ne voit aucun obstacle à cette solution, qui a l'avantage d'être simple et juridique. (1)

L'article 59 du Code de procédure dit que les sociétés de commerce seront assignées partout où elles sont établies.

(1) Voir note de M. Tissier, S., 1899, 2, 257. Féolde, *Transports par Chemins de fer*. Thèse p. 424. Mazen, *op. cit.*, p. 161.

Les Compagnies de chemins de fer sont établies là où elles ont une gare ou station. Elles seront compétemment assignées devant le tribunal dont dépend la gare ou station.

Mais, va-t-on dire, et les stations ou haltes gérées par des femmes ? Ce sont comme tous les établissements d'une entreprise de transport des maisons de commerce. La femme est donc commerçante et, même si elle est mariée, a, de ce fait une capacité presque entière (art. 229 Code civ. et art. 7 Code de commerce).

D'autre part, elle n'est que le représentant de la Compagnie, au même titre que le chef d'une gare principale ou autre, ou que le chef de station. Par une décision du Conseil d'Administration, l'un comme l'autre ont été placés à la tête de la gare, de la station ou de la halte avec mandat de faire toutes les opérations de cet établissement, en se conformant aux règlements établis, approuvés par l'Etat en la personne du Ministre des Travaux publics. Ils engagent donc la Compagnie pour ces opérations, qui peuvent être restreintes : en général, les stations ou haltes gérées par des femmes, ne sont ouvertes qu'au service des voyageurs avec ou sans bagages, rarement au service des marchandises, et il n'y a pas de raison pour que la connaissance de l'exécution des contrats passés dans ces stations ou haltes, échappe à la compétence des tribunaux dans le ressort desquels elles se trouvent.

Toutes les gares, stations ou haltes, sont donc attributives de juridictions, et les litiges, nés de leur trafic commercial, de leurs opérations, sont de la compétence du tribunal civil de l'arrondissement où elles sont situées.

CHAPITRE II

DE LA SPÉCIALITÉ D'ATTRIBUTION

§ 1^{er}. — Exposé du principe.

Il ne faut pas croire que toutes les gares soient compétentes pour n'importe quel litige; que, quelle que soit la nature et la source de la difficulté, la Compagnie de chemins de fer puisse être assignée devant n'importe quelle gare de son réseau. Que, par exemple, pour un transport de marchandises de Lyon à Mâcon, la Compagnie du P. L. M. puisse être assignée devant le tribunal de Marseille; que, pour un accident arrivé à un voyageur allant d'Avignon à Nicé, cette même Compagnie puisse être assignée devant le tribunal de Saint-Etienne; ou que, pour un accident arrivé entre Nancy et Pont-St-Vincent à la traversée d'un passage à niveau de cette ligne, on puisse appeler la Compagnie de l'Est devant le tribunal de Troyes.

Il est excessif de supposer que le tribunal de l'arrondissement, dans lequel est située une gare quelconque du réseau (Marseille, Avignon ou Troyes dans les exemples ci-dessus), ait une compétence générale et absolue pour tous les procès qui peuvent être intentés aux Compagnies du P. L. M. ou de l'Est.

Le Tribunal du siège social peut seul avoir une compétence générale en l'état actuel des textes : c'est là, en effet, que se trouve la maison sociale de la Compagnie, le lieu où elle est établie, et, par application de l'art. 59 § 5 du Code de procédure civile, elle peut être assignée devant le tribunal de cet endroit, qui est compétent pour tous les procès engagés contre la société. Mais, pour chaque affaire, outre la compétence du tribunal du siège social on rencontre la compétence d'un ou plusieurs autres tribunaux, et non de tous.

La solution contraire serait une iniquité, et ce serait alors la Compagnie qui serait exposée au choix arbitraire des particuliers en contestation avec elle. Ceux-ci pourraient l'entraîner devant un tribunal éloigné de la cause du procès : les considérations de fait, qui interviennent pour permettre d'assigner les Compagnies devant un autre tribunal que celui du siège social, auraient, dans ce cas, la même valeur : il serait difficile à ce tribunal éloigné de faire les constatations nécessaires, la justice serait mal rendue, cela ne saurait être.

Il faut, pour pouvoir assigner les Compagnies de chemins de fer devant un autre tribunal que celui du siège social, qu'il y ait une raison de fait ou de droit.

Une Compagnie de chemins de fer est assignée devant le tribunal dans l'arrondissement duquel est située une gare de son réseau : il faut que l'affaire, cause du procès, ne soit pas étrangère aux opérations de la gare, elle doit s'être produite dans le rayon de cette gare, ou se rattacher à son

exploitation, à sa gestion. La gare doit être l'auteur de l'affaire, qui donne lieu à l'action, sans quoi on ne comprendrait pas à quel titre elle serait responsable et pourrait être assignée.

Il faut que cette gare soit : ou le point de départ, ou le point d'arrivée de la marchandise, ou l'auteur responsable de l'accident. Dans les exemples ci-dessus, on ne peut assigner qu'à Lyon ou à Mâcon, à Avignon ou à Nice ; pour le dernier exemple, la difficulté est plus grande, il faut rechercher la gare, qui a sous sa surveillance le passage à niveau où a eu lieu l'accident.

La Jurisprudence est constante en cette matière, et les auteurs sont unanimes.

C'est ce qu'on appelle la règle de la spécialité d'attribution : *Une Compagnie de chemins de fer peut toujours être assignée devant le tribunal d'une de ses gares principales à condition qu'il y ait un lien entre cette gare et l'objet du procès.* (1)

(1) Cass. req., 30 juin 1858, D., 58, 1, 425 ; Cass., 5 août 1859, S., 59, 1, 673 ; Cass., 20 novembre 1860, S., 61, 1, 451 ; Cass., 4 janvier 1861, D., 61, 1, 126. Cass., 16 janvier 1861, S., 61, 1, 451 ; Cass., 7 mai 1862, S., 62, 1, 744 ; Cass., 17 avril 1866, S., 66, 1, 191, D., 66, 1, 279 ; Cass., 20 nov. 1867, S., 68, 1, 85 ; Cass., 2 juillet 1872, S., 72, 1, 299 ; Cass., 19 juin 1876, S., 76, 1, 383, D., 77, 1, 134 ; Cass., 7 août 1876, S., 76, 1, 478 ; Cass., 3 février 1885, S., 85, 1, 269, D., 86, 1, 304 ; Cass., 30 juin 1891, D., 94, 1, 539 ; Cour de Caen, 15 juin 1860, D., 62, 1, 230 ; C. Montpellier, 13 déc. 1883, *Bull. annoté*, 1885, p. 5 ; C. Orléans, 19 mars, 7 août 1886, D., 1887, 2, 107 ; C. de Rouen, 27 avril 1887, D., 1888, 2, 211. Note ; C. de Chambéry, 16 février 1892, *Bull. annoté*, 1894, p. 200 ; C. de Paris, 15 déc. 1896, D., 97, 2, 126 ; C. d'Orléans, 7 août 1886, D., 87, 2, 107 ; C. d'Agen, 29 juin 1898, *Bull. annoté*, 1898, p. 279 ; C. de Caen, 4 novembre 1897, D., 1900, 2, 99. C. Montpellier, 2 déc. 1910, *Bull. annoté*, 1910, 2, p. 91

Pour l'appliquer il faut se reporter aux textes.

Une personne, un individu s'oblige par ses contrats (art. 1101 et suivants, Code civil) et par ses délits (art. 1382 et suivants, Code civil). Par application des articles 2, 59, § 1 du Code de procédure civile, on doit assigner cette personne, pour l'exécution de son obligation, devant le tribunal de son domicile : *Forum rei*.

L'article 420 § 2 et 3 donne, pour l'exécution d'un contrat commercial, compétence au tribunal de commerce du lieu où le contrat a été formé : *Forum contractus*.

Ces règles s'appliquent aux personnes morales : aux sociétés, aux Compagnies de Chemins de fer.

§ 2. — *Forum rei*

C'est la règle générale.

On applique les articles déjà cités, 2, 59, 420 § 1 du Code de procédure civile ; une personne doit toujours être assignée devant le tribunal de son domicile, et, si elle n'a pas de domicile, elle doit être assignée devant le tribunal de sa résidence.

On a vu que la Jurisprudence et les auteurs sont d'accord pour permettre d'assigner une Compagnie de Chemins de

et 92 ; C. Chambéry, 1^{er} déc. 1866, S., 67, 2, 182 ; C. de Poitiers, 28 déc. 1868, S., 69, 2, 103 ; C. Chambéry, 15 juin 1910 ; *Bull. annoté*, 1911, 2, p. 89. Conférer les auteurs : Blanche, *Contentieux des Chemins de fer*, n° 166 et suiv. Ruben de Couder, *op. cit.*, *Chemins de fer*, n° 400 ; Bédarride, *op. cit.*, t. II, n° 587 ; Sarrut, *op. cit.*, n° 811 et suiv., 837 ; Duverdy, *op. cit.*, n° 151. L. Aucoc, *Conférence sur le Droit administratif*, t. III, n° 1607. Féraud-Giraud, *op. cit.*, t. II, p. 249. Sarrut, *Bull. annoté des Ch. de fer*, 1899, p. 171. Note.

fer devant le tribunal d'une de ses gares considérée comme succursale, à condition qu'il y ait un lien entre cette gare et l'objet du procès.

Il faut rechercher la nature de ce lien. Deux cas sont à envisager : 1^o la Compagnie est assignée en exécution d'un contrat (obligation contractuelle) 2^o elle est assignée en responsabilité à la suite d'une faute commise par elle ou par ses agents (obligation délictuelle).

A. — *Exécution d'un contrat*

Les Compagnies de Chemins de fer sont des entreprises de transport par voies ferrées.

Le transport constitue un acte de commerce à l'égard de quiconque l'exerce à titre *d'entreprise* et non pas d'une manière accidentelle, le voiturier est un commerçant (art. 1 et 632, Code commerce). Il en résulte que le contrat de transport conclu avec les Compagnies de Chemins de fer est toujours commercial, au moins pour elles, puisque le transport est l'objet de leur profession, et qu'elles sont des sociétés commerciales. Pour l'expéditeur et pour le destinataire, le transport est : soit un acte commercial, soit un acte civil, suivant qu'il concerne, ou non les besoins de leur commerce ou de leur industrie.

Si le demandeur a fait un acte de commerce, il n'a pas le choix, seuls les tribunaux de commerce sont compétents, (art. 631, Code commerce).

La Cour de Cassation a même admis que les tribunaux consulaires sont compétents, s'il s'agit d'apprécier un enga-

gement qui s'est formé sans convention par l'effet d'un quasi-contrat et même d'un quasi-délit, quand l'obligation résulte d'une faute commise dans l'exercice du commerce ou de l'industrie (1).

Si le demandeur n'est pas commerçant, il a le choix entre le tribunal de commerce, la société défenderesse en étant justiciable, et le tribunal civil, qui a plénitude de juridiction (2).

Il faut qu'il fasse attention, lorsqu'il choisit le tribunal civil, aux taux de sa demande. En effet, le juge de Paix peut être seul compétent si le taux de la demande n'excède pas 600 fr. (loi du 12 juillet 1905, art. 1), sauf, bien entendu, le droit d'appel devant le tribunal civil pour les demandes qui dépassent 300 francs. Les Tribunaux de commerce sont compétents quel que soit le taux de la demande. (3)

Les principes généraux de la compétence *ratione materiæ* étant posés, il y a lieu de rechercher les règles de la compétence *ratione loci* en tenant compte de la règle déjà énoncée, à savoir qu'il doit y avoir un lien entre la gare devant le tribunal de laquelle on assigne et l'objet du procès. Quelle peut être la nature de ce lien ?

La gare doit être l'auteur du fait qui donne lieu au procès ; or, il s'agit de l'exécution d'un contrat : la gare doit

(1) Cass., 20 janv. 1875 (2 arr.), D., 75, 1, 364, S., 1875, 1, 126. Conférer : Picard, *op. cit.*, t. IV, p. 892. Baudry-Lacantinerie et Wall, *Du contrat de louage*, II, n° 1266.

(2) Conférer : Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. II, n° 177.

(3) Garsonnet, *op. cit.*, I, § 162. Picard, *op. cit.*, IV, p. 893. Sarrut, *op. cit.*, n° 800, 801. Feraud-Giraud, *op. cit.*, II, n° 985.

être celle où a été formé le contrat de transport, c'est-à-dire, la gare de départ du voyageur, la gare d'expédition de la marchandise. C'est une solution qui dérive des textes et qui ne peut qu'être approuvée.

Il ne saurait y avoir de doute, le tribunal de la gare, où a été formé le contrat de transport, est qualifié pour connaître de l'exécution de ce contrat (1).

La Jurisprudence et les auteurs admettent également que

(1) Une application curieuse de ce principe a été faite par le Tribunal de Commerce de Nevers : Un voyageur, partant de Cosne et allant à Bourges, manque sa correspondance à Saincaise. Le train qui le transportait, n° 95, est parti de Cosne à 5 h. 41' soir et devait arriver à Saincaise à 7 h. 50' soir, il pouvait arriver à Bourges à 9 h. 49' soir. Au lieu d'aller à Saincaise, ce train s'arrête à Nevers avec 2 heures de retard. Le voyageur prend à Nevers, le train n° 97, à minuit 43', qui devait arriver à Saincaise à 1 heure, et lui permettait d'arriver à Bourges à 2 h. 30' matin. Un nouveau retard lui fait manquer le train à Saincaise. Il passe la nuit dans la gare de Saincaise, et n'arrive à Bourges que le lendemain à 10 heures 57' du matin. Il assigne la Compagnie du P.-L.-M. devant le Tribunal de Commerce de Nevers. La Compagnie soulève l'incompétence : Saincaise n'est pas le lieu où s'est formé le contrat de transport. Le tribunal repousse l'exception en disant : Il résulte de l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, que le billet de place, qui constate le contrat intervenu entre le voyageur et la Compagnie, est spécial au train dont il porte le numéro, et aux correspondances régulières de ce train, un voyageur commet une contravention en voyageant dans un train autre que celui pour lequel son billet était valable (Trib. corr. de la Seine, 6 mai 1868) : le transport du voyageur par le train 97 ne saurait être considéré comme l'exécution du contrat intervenu à Cosne. Par suite de l'inexécution du contrat intervenu à Cosne par l'arrêt définitif à Nevers du train 95, qui devait aller à Saincaise, il y a eu à Nevers novation de contrat, c'est-à-dire contrat nouveau, consistant en l'offre par la Compagnie de Chemins de fer au voyageur qui a accepté, de le transporter par le train 97 pour lequel son billet n'était point valable, et de tenir, par suite, le transport pour payé. Nevers est le lieu du nouveau contrat et est compétent (Trib. de Commerce de Nevers, 19 juillet 1869, *Bull. annoté*, 1870, p. 22.

le tribunal de la gare d'arrivée ou de destination est compétent. Cela paraît juste. Il faut qu'il y ait lien entre la cause du litige et la gare : quelle est la cause du litige ? L'inexécution du contrat, on ne peut constater que le contrat est inexécuté qu'à la gare de destination lorsqu'on va pour prendre livraison de la marchandise. C'est là seulement qu'on peut réclamer l'exécution de l'obligation.

Il faut donc, pour que l'on puisse assigner valablement devant le tribunal ou la justice de paix d'une gare, que cette gare soit le lieu de départ ou d'expédition, ou soit le lieu de destination (1).

B. — *En matière délictuelle et quasi-délictuelle*

Une personne ne s'oblige pas seulement par ses contrats, elle s'oblige aussi par ses délits et ses quasi-délits qui prennent leur source dans les fautes qu'elle commet (1382 C. civ.) et par les délits et quasi-délits des personnes, dont elle répond (1384 C. civ.). Une Compagnie de chemins de fer est tenue, par exemple, des fautes commises par ses agents et qui ont pour effet de causer la mort ou une infirmité.

Il faut là encore rechercher la nature du lien, qui doit exister entre la gare et la cause du litige.

La Jurisprudence est très riche en cette matière, les acci-

(1) Cass., 3 février 1885, D., 86, 1, 304. Cass., 15 avril 1873, S., 73, 1, 175. Cass. 29 mars 1909, D., 1911, 1, 464 ; C. d'Angers, 2 juillet 1853, S., 54, 2, 58 ; C. de Poitiers, 12 février 1861, S., 61, 2, 332 ; Metz, 28 mars 1867, D., 67, 2, 79. Conférer : Bédarride, *op. cit.*, t. II, p. 478. Féraud-Giraud, *op. cit.*, t. III, n° 494.

dents de chemins de fer étant malheureusement assez fréquents.

Il y a lieu de distinguer entre les accidents survenus au cours d'un voyage à un voyageur, c'est-à-dire à une personne liée à la Compagnie par un contrat de transport, et ceux qui surviennent sur la voie à des tiers.

La loi du 9 avril 1898 a réglé définitivement la compétence du tribunal en matière d'accident arrivé aux agents : c'est un accident de travail, et le tribunal civil du lieu où s'est produit l'accident, est compétent. (art. 12, 13 et 15, loi du 9 avril 1898).

1°. — *L'accident est arrivé à un voyageur au cours d'un voyage.*

Jusqu'en 1913, les tribunaux et cours d'appel, en majorité, décidaient que, pour les accidents de cette nature, les Compagnies étaient tenues *ex delicto* et que, seuls, les articles 1382 et suivants du Code civil étaient applicables (1).

La Cour de Paris admettait encore cette opinion dans un arrêt du 6 juillet 1878, où elle déclarait, en infirmant un jugement du tribunal civil de Reims du 23 août 1879 (2) :

« Que l'action en dommages intérêts, exercée par la veuve de la victime d'un accident, prend naissance, non dans le contrat intervenu entre la victime et la Compagnie de chemins de fer, mais dans le préjudice qu'elle peut éprouver par suite de la mort de son mari causée par l'accident

(1) Cour de Douai, 4 mai 1897, D., 98, 2, 312 ; Trib. de Nice, 15 décembre 1886, Journal *La Loi* du 28 janvier 1887.

(2) Bull. annoté, 1880, p. 102.

dont il a été victime. Qu'ainsi cette action, fondée sur l'art. 1382 du Code civil, lui est exclusivement personnelle, et qu'elle a son origine dans un fait étranger au contrat intervenu entre la victime et la Compagnie, soit à l'exécution même de ce contrat..... Que c'est à tort que le tribunal de Reims s'est déclaré compétent ».

Mais l'année suivante, par un arrêt du 17 mai 1872 (1), la Cour, revenant sur son opinion au sujet d'un accident qui avait seulement causé une blessure, décidait : « qu'il s'agit au procès, de l'inexécution ou de l'exécution fautive ou quasi-délictueuse d'un contrat de transport d'un voyageur, convenu à Reims et dont l'exécution a commencé à Reims entre les parties..... », et que par suite, Reims était compétent. (2)

Cette opinion était admise par de bons auteurs, notamment par M. le premier président Sarrut. (3)

Cependant, les Compagnies soutenaient toujours avec des alternatives de succès, que, seule, leur responsabilité délictuelle, résultant des art. 1382 et suivants du Code civil, était en jeu, lorsqu'il s'agissait d'accident survenu à un voyageur.

La Chambre civile de la Cour de Cassation rendit, le 27 janvier 1913 (4), un arrêt motivé sur la question, arrêt gros de conséquences et qui causa, dans le monde des trans-

(1) *Bull. annoté*, 1880, p. 103.

(2) Conférer : Cour d'Orléans, 19 mars 1886, D., 87, 2, 107.

(3) *Bull. annoté*, 1899, p. 171 et note. Conférer : Féraud-Giraud, t. III, p. 357 et suiv.

(4) S., 1913, 1, 177.

ports et surtout parmi les Compagnies de chemins de fer, une grande émotion.

En voici les motifs principaux :

« La délivrance d'un billet à un voyageur comporte par elle-même, et sans qu'il soit besoin d'une stipulation expresse à cet égard, l'obligation pour la Compagnie de chemins de fer de conduire ce voyageur sain et sauf à destination, dans le cas contraire il y a manquement de la Compagnie à ses engagements et inexécution de la convention, et, par suite, ce voyageur peut se prévaloir des articles 1147 et suivants du Code civil. »

La question est maintenant vidée et la Jurisprudence fixée.

En cas d'accident survenu à un voyageur pendant son voyage, les Compagnies sont tenues en vertu du contrat de transport et sont assignées en dommages intérêts pour inexécution de ce contrat.

Les règles de compétence applicables seront donc celles qui s'appliquent en matière d'exécution d'un contrat et qui sont développées plus haut.

2°. — *L'accident est survenu à des tiers dans l'enceinte de Compagnie de chemins de fer.*

Ces personnes ne sont liées avec la Compagnie de chemins de fer par aucun contrat. Cette société est tenue en vertu des articles 1382 et suivants du Code civil, c'est-à-dire : *ex delicto*. Il sera fait allusion à beaucoup de décisions rendues en cas d'accidents survenus à des voyageurs

au temps où la Jurisprudence admettait la responsabilité délictuelle.

Il faut appliquer le principe général : à savoir qu'il doit y avoir lien entre l'objet du litige et la gare devant le tribunal de laquelle le procès est porté. Quelle doit être la nature de ce lien ?

Il y a lieu d'envisager deux cas :

L'accident s'est produit dans une gare ;

L'accident s'est produit hors d'une gare sur la voie ferrée.

A. — L'accident s'est produit dans une gare

Il n'y a aucune difficulté. Le procès doit être porté devant le tribunal dans le ressort duquel se trouve cette gare ; mais encore faut-il que cet accident soit imputable aux opérations de cette gare. Ce doit être la faute des agents de cette gare, ou l'inobservation des règlements par ces mêmes agents, qui a été la cause déterminante de l'accident. La surveillance du lieu où s'est produit l'accident doit incomber aux agents de la gare. (1)

Aussi voit-on certains arrêts décider que, même si la gare est principale, le tribunal de cette gare est incompétent, parce que l'accident n'est pas imputable aux opérations de la gare. (2)

B. — L'accident s'est produit hors d'une gare sur la voie ferrée

A plus forte raison, si l'accident s'est produit hors du

(1) Cour de Rouen, 9 avril 1898, D., 1900, 2, 99 ; Cour de Paris, 30 janv. 1904, D., 1907, 5, 49, *Bull. annoté*, 1904, 2, p. 125.

(2) Cour d'Orléans, 3 juin 1895, *Bull. annoté*, 1896, p. 196.

périmètre de la gare principale et n'est pas imputable aux opérations de cette gare, le tribunal est incompétent. (1)

Mais alors où doit-on assigner?. Il serait logique de répondre devant le tribunal du siège social, qui est seul compétent.

Devant la rigueur de cette solution, les tribunaux et la doctrine ont reculé. Ils font alors intervenir les divisions administratives des Compagnies. « Les gares ne sont pas les seuls établissements des Compagnies de chemins de fer. Les gares sont faites pour le trafic commercial des différentes localités où elles sont établies. Mais il y a en outre des centres régionaux où sont établis des services pour l'administration des intérêts, des affaires de la Compagnie, il y a des villes où sont centralisés, pour une région, les services de direction centrale de surveillance quant au personnel, quant au matériel, quant à l'exploitation ; la notion d'établissement n'est pas unique et immuable ; une société peut avoir des établissements de caractères différents avec des attributions diverses, des fonctionnements variables. L'article 59 du code de procédure, en disposant que les Compagnies seront assignées au lieu où elles sont établies, ne permet-il pas de porter devant les tribunaux, siégeant dans les lieux où sont ces centres de direction, les procès

(1) Cour de Rouen, 27 avril 1887, *Bull. ann.*, 1887, p. 146 ; Cour de Paris, 15 décembre 1896, *D.*, 97, 2, 127 ; Cour de Caen, 4 novembre 1897, *Bull. ann.*, 1899, 2, p. 170, *D.*, 1900, 2, 99 ; Cour d'Agen, 29 juin 1898, *D.*, 1900, 2, 101, *Bull. ann.*, 1898, p. 279 ; Cour de Bordeaux, 11 juillet 1904, *D.*, 1907, 5, 49.

qui se rattachent aux opérations qui y sont faites, à l'administration qui s'y exerce..... » (1).

Cette thèse a été admise par de nombreuses décisions. (2)

Elle est peut-être très juridique en l'état actuel des textes; mais elle a l'inconvénient d'entraîner le demandeur devant un tribunal qui n'est pas très rapproché de son domicile, et, inconvénient plus grave, elle entraîne le procès devant un tribunal éloigné du lieu de l'accident. Son seul avantage est de permettre d'assigner devant un autre tribunal que la Seine; ce n'est pas l'unique but que l'on poursuit, et ce tribunal n'est pas plus qualifié pour connaître de l'action; s'il veut se transporter sur les lieux, les obstacles matériels peuvent être grands et les frais considérables.

Il y a lieu d'ajouter, que les particuliers ne connaissent pas les divisions administratives des Compagnies qui sont très complexes.

En effet, l'administration des Compagnies se répartit en trois services généraux :

1° Le service de l'exploitation, chargé de l'administration commerciale.

2° Le service de la Voie et des Bâtiments, chargé de l'entretien des voies et bâtiments.

(1) Note de M. Tissier, S., 1899, 2, 257.

(2) Cour de Bordeaux, 1^{er} juillet 1891, *Bull. ann.*, 1892, p. 225, confirmé par C. Cass. civ., 15 avril 1893, *Bull. ann.*, 1893, p. 125, D., 94, 1, 593; Cour d'Angers, 30 mai 1903, *Bull. ann.*, 1904, 2, p. 48; Cour de Bordeaux, 1^{er} mars 1910, *Bull. ann.*, 1911, 2, p. 86, D., 1913, 2, 63; S., 1913, 2, 122.

3° Le service du Matériel et de la Traction, chargé de l'entretien du matériel roulant.

Les sièges des circonscriptions administratives de ces différents services ne coïncident pas quelquefois. Et souvent, ce ne sera pas la responsabilité du service de l'exploitation seul, qui sera en jeu. On peut se demander, comment les tiers pourront apprécier la responsabilité des différents services s'ils ne connaissent pas leurs attributions.

C'est pourquoi certaines décisions n'ont pas admis cette manière de voir. (1)

On ne peut que les approuver, les circonscriptions administratives des Compagnies sont délimitées suivant des règles d'ordre intérieur, indifférentes aux tiers, inconnues d'eux, et, on pourrait même dire, qui ne leur sont pas opposables.

On arrive à décider, appliquant en cette matière et devant le tribunal civil les règles du droit pénal, que le tribunal compétent est celui du lieu où l'accident s'est produit, sans qu'il faille tenir compte de la circonscription administrative à laquelle appartient ce lieu, ni rechercher la gare de laquelle il dépend, mais en se préoccupant uniquement de la circonscription judiciaire de l'arrondissement dans lequel il se trouve.

Cette solution ne dérive pas des textes : elle est la plus conforme à l'équité, et il serait désirable qu'elle fût univer-

(1) Cour d'Orléans, 7 août 1886, *Bull. ann.*, 1892, p. 224 ; D., 87, 2, 107 ; Cour de Rouen, 22 janvier 1902, *Bull. ann.*, 1902, p. 57 ; Trib. de Commerce de Rennes, 31 juillet 1885, *Bulletin annoté*, 1886, p. 169 ; Cour de Lyon, 3 janvier 1900, *Bull. ann.*, 1900, p. 74.

sellement adoptée. Elle offre des avantages très grands pour l'appréciation des faits par le tribunal le plus rapproché du lieu de l'accident. Et le législateur a admis ce principe pour les accidents du travail (loi de 1898) et en matière d'assurance accident (Loi de 1902), il pourrait l'étendre aux accidents qui se produisent sur les voies ferrées,

§ 3. — **Forum Contractus.**

Il reste à examiner le lien qui doit exister entre la gare et l'objet du procès pour le cas où, en vertu de l'art. 420 § 2 et 3 du Code de procédure civile, on assigne devant le lieu où le contrat a été formé.

L'article 420 décide que deux endroits sont compétents :

1° Le Tribunal dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée.

2° Le Tribunal du lieu du paiement.

Comment appliquer ces règles en matière de transport?.

A. — *Compétence du tribunal dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée.*

En matière de contrat commercial ordinaire, ces conditions se comprennent facilement.

Mais nous sommes en matière de contrat de transport.

Il faut rechercher ce qu'on peut désigner sous le vocable « marchandise » dans un contrat de cette nature.

Par définition, une marchandise c'est « tout ce qui peut faire l'objet d'un trafic et d'un négoce, tout ce qui tient au commerce et à la spéculation »; or, les transports font l'objet

d'un trafic ou d'un négoce, ils sont une des branches les plus importantes du commerce. La Compagnie, qui s'y livre, s'engage à faire passer un colis ou une personne d'un endroit donné, le point de départ, à un autre endroit désigné, le point d'arrivée, moyennant une somme d'argent, le prix du transport. On peut donc dire que le fait de faire passer un colis d'un endroit à un autre, le transport, est une marchandise.

Comment se forme le contrat entre l'expéditeur et la Compagnie de chemins de fer ? Un commerçant vient demander à la gare de Paris de la Compagnie P.L.M. de lui transporter des lainages à Marseille ; cette Compagnie consent, il y a *promesse de transport*. Elle embarque la marchandise dans un train pour Marseille, y a-t-il *livraison de transport* ?

Ce n'est pas rigoureusement exact, car ce n'est pas le transport qui est livré au moment de l'embarquement, c'est le *moyen de transport* : le train. En effet, le transport est une obligation de faire promise par la Compagnie : le fait de transporter les lainages de Paris à Marseille ; elle ne sera exécutée qu'à Marseille à la remise au destinataire des objets transportés ; la cause du contrat, le transport, ne sera livré entièrement que lorsque l'objet sera arrivé et remis aux mains du destinataire. (1)

Il est donc impossible d'appliquer, en matière de contrat

(1) Voir Dalloz supplément au répertoire : Compétence commerciale, 138. Glasson, 2^e édition, t. I, p. 302. Lyon-Caen et Lenault, *op. cit.*, 2^e édition, t. 1, p. 472. Cass., 18 juin 1867, D., 67, 1, 130.

de transport, le paragraphe 2 de l'art. 420, le lieu de la promesse et le lieu de la livraison ne coïncidant jamais.

La Jurisprudence y est cependant arrivée en ayant recours à un artifice : la Compagnie de chemins de fer ne promettrait pas un transport, elle promettrait de se *charger du transport*, l'obligation de faire ne serait plus le transport lui-même, mais l'engagement de transporter. Or, en ouvrant une gare, la Compagnie aurait fait, à tous ceux qui viennent s'adresser à elle, la promesse de se charger du transport (1), et, lorsqu'elle embarquerait l'objet à transporter dans le train de Marseille, elle se chargerait du transport. Les deux conditions seraient donc réunies au lieu d'expédition, il y aurait, vis-à-vis de l'expéditeur, promesse faite et marchandise livrée si l'on admet cette thèse, ce qui permettrait d'appliquer le paragraphe 2 de l'art. 420 du Code de procédure civile, et la Compagnie de chemins de fer pourrait être assignée devant le tribunal du lieu d'expédition aussi bien par l'expéditeur que par le destinataire (l'expéditeur ayant stipulé pour lui). (2)

Cette opinion ne paraît pas exacte, elle est contraire aux faits, et l'article 420 § 2 du Code de procédure ne peut s'appliquer en matière de contrat de transport. (3)

(1) Il y a lieu de remarquer que cette promesse est forcée, et que la Compagnie de Chemins de fer ne peut refuser de se charger d'un transport.

(2) Bourges, 26 avril 1854, S., 54, 2, 340 ; Cass., 29 avril 1856, S., 56, 1, 579 ; Cass., 7 mai 1862, S., 62, 1, 744. Conférer : Duverdy, *op. cit.*, n° 145. Blanche, *op. cit.*, n° 176. Féraud-Giraud, *op. cit.*, n° 991, p. 252.

(3) Conférer : Sarrut, *op. cit.*, p. 493.

B. — *Lieu du paiement*

En matière de contrat de transport, la marchandise, objet du contrat, est le transport. Le lieu du paiement est le lieu où le transport doit être payé.

Le transport est en port dû, le tribunal du lieu de destination sera compétent, même si le transport n'a pas été payé. (1)

Le transport est en port payé, le tribunal du lieu d'expédition sera compétent.

Certaines décisions et des auteurs ont déclaré que le lieu du paiement est le lieu d'arrivée donnant au mot paiement un sens large : le sens d'accomplissement de l'obligation, le sens du mot latin *solutio*. (2)

Ce n'est pas exact, et le législateur a entendu par paiement, *la numération d'un prix*.

(1) Cour de Paris, 20 mars 1869, *Bull. ann.*, 1870, p. 11 et suiv.

(2) Cass., 15 avril 1873, D., 73, 1, 175 ; Paris, 31 juillet 1850, D., 51, 2, 111 ; Angers, 29 juillet 1854, D., 54, 2, 198, S., 54, 2, 58 ; Poitiers, 12 fév. 1861, D., 61, 2, 59, S., 61, 2, 332. Conférer : Chauveau-s-Carré, 5^e édit., t. III, question 1508 *ter*. Bedarride, *Chemins de fer*, t. II, p. 478. Feraud-Giraud, t. III, p. 394.

CONCLUSION

La Jurisprudence et la doctrine sont arrivées, par l'interprétation des textes, à permettre d'assigner les Compagnies de chemins de fer devant d'autres tribunaux que celui du siège social.

On peut appeler ces sociétés devant les tribunaux de leurs gares principales, qui sont attributives de juridiction, parce qu'elles sont considérées comme des succursales.

Il faut qu'il y ait entre ces gares et l'objet du litige un lien.

Dans le projet de réforme du Code de procédure, qui est toujours en suspens devant la Chambre des députés, un article a été introduit consacrant la Jurisprudence actuelle :

« Les sociétés sont assignées devant le juge du siège social. Les tiers peuvent également les assigner devant le juge de la succursale ou de l'agence principale avec laquelle ils ont contracté. » (1).

Il semble que cette disposition ne soit pas suffisante. On pourrait lui substituer la disposition suivante :

« Les sociétés sont assignées devant le juge du siège social.

Les tiers peuvent également les assigner, soit devant le juge de l'établissement ou de l'agence avec laquelle ils ont

(1) Livre II, titre 2, art. 3.

contracté, soit devant le juge de l'établissement ou de l'agence où le contrat doit s'exécuter. »

Enfin, pour le cas où la cause du procès serait un accident, il serait désirable que la compétence soit étendue au tribunal du lieu de l'accident (1), en généralisant ce que le législateur a déjà décidé en matière d'accident du travail (Loi du 9 avril 1898), et en matière d'assurance (Loi du 2 janvier 1902).

Dans les procès intentés aux Compagnies de chemins de fer, le demandeur pourrait choisir entre quatre tribunaux :

1° Celui du siège social.

2° Celui du lieu d'expédition, (lieu de formation du contrat).

3° Celui du lieu d'arrivée, (lieu d'exécution du contrat).

4° Celui du lieu de l'accident.

Toutes les gares seraient attributives de juridiction, la théorie des succursales ou agences principales disparaîtrait ; les Compagnies de chemins de fer ne pourraient plus soulever l'exception d'incompétence parce qu'une gare n'est pas principale. Il faut reconnaître, d'ailleurs, qu'elles ne le font maintenant que très rarement.

(1) Conférer : *Projet du réforme du Code de procédure civil*, livre II, titre 2, art. 1.

Vu :

Le Président de la Thèse,
CARPENTIER.

Vu :

Le Doyen,
LARNAUDE.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
POINCARÉ.

TABLE DES MATIERES

INDEX BIBLIOGRAPHIQUE.	V
INTRODUCTION.	1

PREMIÈRE PARTIE

LA RÈGLE, SON HISTOIRE ET SON FONDEMENT JURIDIQUE

CHAPITRE PREMIER. — Du domicile et de son effet au point de vue de la compétence des tribunaux.	9
CHAPITRE II. — Histoire de la Règle	13
CHAPITRE III. — Essais de justifications de la règle.	25
§ 1. — Arguments sentimentaux.	25
§ 2. — Du mandat	27
§ 3. — Les Compagnies de Chemins de fer sont des administrations publiques	31
§ 4. — De l'élection tacite de domicile	33
§ 5. — Pluralité des domiciles	35
CHAPITRE IV. — Appréciation critique de la Règle.	39
La théorie du domicile s'applique-t-elle aux sociétés.	39

DEUXIÈME PARTIE

LES CONDITIONS D'APPLICATIONS

CHAPITRE PREMIER. — Des gares attributives de juridiction.	47
§ 1 ^{er} . — La théorie admise par la jurisprudence : Des gares principales.	47

§ 2. — Toutes les gares sont attributives de juridiction	52
CHAPITRE II. — De la spécialité d'attribution . .	55
§ 1. — Exposé du principe	55
§ 2. — Du <i>Forum rei</i>	58
A. — Exécution d'un contrat	59
B. — En matière délictuelle et quasi délictuelle.	62
1 ^o Accident arrivé à un voyageur au cours du voyage	63
2 ^o Accident survenu à des tiers dans l'enceinte de la Compagnie de Chemins de fer. . . .	65
§ 3. — Du <i>Forum contractus</i>	70
A. — Compétence du tribunal dans l'arrondisse- ment duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée.	70
B. — Lieu de paiement	73
CONCLUSION	75



